EXCLUSIVO: JEEP AVENGER

ANDAMOS NO FUTURO JEEP MAIS BARATO DO PAÍS E TE CONTAMOS TUDO O QUE ESPERAR DO SUV EM 2026!

Auto esporte

EDITORA GLOBO

NOVEMBRO 2025

Nº 716 - R$ 30,00

100 ANOS DE GLOBO

Carga tributária federal aproximada 4,65%

É o melhor e mais sofisticado carro já produzido pela marca no Brasil. Será o suficiente para fazer sucesso?

RENAULT
BOREAL

HONDA
WR-V

Chega para ser o modelo mais vendido e de melhor custo-benefício da fabricante. Cumprirá a missão?

E mais: Audi A5 x BMW 320i | Novo Mercedes-Benz CLA | Volkswagen Golf GTI | Omoda 5 HEV | GAC Aion V | Ram 3500 | GWM Wey 07

ines249

GWM

WEY 07

ELEGANCE FINDS A NEW WAY.

SISTEMA DE SOM HI-FI
COM 16 ALTO-FALANTES

TETO SOLAR
PANORÂMICO

AUTONOMIA DE 185 KM
(WLTP)

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
GWM WEY 07
FAÇA UM TEST DRIVE.
WWW.GWMMOTORS.COM.BR
Autonomia de até 185 km no modo elétrico segundo o ciclo WLTP e 128 km segundo o Inmetro.

ines249

SUMÁRIO

Novembro 2025 — edição 716

RENATO DURÃES

IGNIÇÃO

8 Clássico: programa Chevrolet Vintage
14 Autoelétrico: motor de 13 kg gera mais de 1.000 cv
16 Combustível consciente: controle de qualidade
20 Carro do Ano 2026: finalistas
24 5 razões: Fiat Cronos Precision 1.3 CVT
26 Coluna: Marli Olmos
28 Coluna: Luiz Guerrero

ÁREA RESTRITA

30 Nissan Kait

CAPA

32 Exclusivo: produzimos o Renault Boreal
36 Teste: Renault Boreal
42 Teste: Honda WR-V

COMPARATIVO

48 Novo Audi A5 x BMW 320I

TESTAMOS

56 Volkswagen Golf GTI
62 Jeep Avenger
66 Novo Mercedes-Benz CLA
72 GAC Aion V
76 Omoda 5 HEV
80 Ram 3500
84 GWM Wey 07

SEÇÃO

88 Mundo Sobre Rodas: visitamos a lendária fábrica da Fiat em Lingotto
94 Coluna: Marcos Rozen

MERCADO

96 Os mais vendidos
97 Vendas por categoria

BASTIDORES DA EDIÇÃO

98 Por onde nossa equipe andou ao longo do mês

A HORA É AGORA

Toda vez que chega o último trimestre do ano, quem trabalha no setor automotivo tem duas certezas. A primeira é que será o período de maior volume de emplacamentos. Montadoras e concessionárias precisam cumprir metas e, para isso, aumentam a generosidade dos descontos, bônus e condições para estimular as vendas tanto no varejo quanto na modalidade direta.

A segunda certeza é que o ritmo de lançamentos vai aumentar. Isso porque muitos projetos que atrasam ao longo dos meses — é navio que atrasa, fornecedor que demora na entrega do componente, time de engenharia que descobre uma inconformidade de última hora, ou mesmo questões de marketing e estoque que levam os executivos a segurar um lançamento, esperando o momento mais adequado — vão sendo empurrados para esse momento.

E aí, chegado o mês de outubro, não tem jeito: ou o carro é lançado ou terá que ficar para o ano seguinte. E é por isso que esta edição de **Autoesporte** está recheada de novidades fresquinhas. A capa traz os novos Honda WR-V e Renault Boreal, produtos importantíssimos para suas respectivas fabricantes e para o mercado brasileiro em geral.

O WR-V é a grande aposta da Honda para recuperar o volume de vendas perdido nos últimos anos. Já o Boreal é um produto de afirmação da Renault, que quer deixar para trás o estigma de produzir veículos simples demais e provar que consegue entregar modelos mais sofisticados.

Para nós, jornalistas, o grande desafio é colocar na balança o peso de tantos lançamentos simultâneos e trazer para você, nas próximas páginas, o que de mais importante e interessante vem por aí. E a equipe de **Autoesporte**, mais uma vez, tirou tudo isso de letra, mas não só: nosso desafio é ir além do trivial e produzir materiais que saiam do óbvio. Por isso, a repórter Jady Peroni não teve medo de colocar a mão na massa e ajudar a produzir um Boreal na fábrica da Renault em São José dos Pinhais (PR).

Não, Jady não apenas visitou a fábrica e acompanhou a produção de longe. Foram dois dias de treinamentos, interações e participação ativa em vários pontos da linha de montagem. Ela ajudou a parafusar chapas de para-lamas e portas do SUV e até a montar o teto solar. Eu nunca havia visto nada parecido! O resultado dessa aventura está na página 32.

Nesta edição, trazemos também os finalistas do Carro do Ano 2026. E deu até para preparar um belo furo de reportagem: fomos a primeira mídia brasileira a testar o Jeep Avenger, cuja produção e lançamento estão confirmados no Brasil para o próximo ano. Aprecie sem moderação e boa leitura!

LEONARDO FELIX, diretor de redação
(leonardo.felix@edglobo.com.br)

ines249

Renault.
Pra quem
resolve

No **Portal do Mecânico Renault,** você encontra dicas técnicas, vídeos, peças originais e ofertas exclusivas.

Tudo para facilitar o seu dia a dia e você poder focar no que faz de melhor: **resolver.**

Acesse já e faça parte dessa comunidade.

ines249

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL: Tiago Afonso
DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS: Samuel Sabbag
DIRETORIA EDITORIAL: Daniela Tófoli e Maria Fernanda Delmas

Autoesporte

DIRETORA EDITORIAL DE MARCAS DE ECONOMIA E NEGÓCIOS: Maria Fernanda Delmas
DIRETOR DE REDAÇÃO: Leonardo Felix
EDITOR-CHEFE: André Paixão
EDITOR EXECUTIVO: André Schaun
EDITOR: Marcus Celestino
REPÓRTERES: Cauê Lira, Jady Peroni e Vitória Drehmer
ANALISTA DE MÍDIAS SOCIAIS: Júlia Maria Toledo
COLABORADORES: Dyogo Fagundes, Iago Garcia, João Kleber Amaral, Luiz Guerrero, Marcos Rozen, Marli Olmos, Monique Murad Velloso e Renato Durães
ESTAGIÁRIA: Gabriely Rodrigues

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETOR: Rodrigo Buldrini
EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori
DESIGNERS: Demetrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez
ESTAGIÁRIA: Laura Andrade

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS: FINANCEIRO – INDÚSTRIA/ ENERGIA – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Emiliano Morad Hansenn ***GERENTE DE NEGÓCIOS:*** Catarina Augusta Pedroso dos Santos ***COORDENADORA DE NEGÓCIOS*** (PUBLICIDADE LEGAL): Francimaria Pacheco da Silva Santos ***COORDENADOR DE NEGÓCIOS:*** Fabio Bastos Ferreira de Andrade ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** Fabiana Sales Torres, Gabriel Dória, Juliana Fernandes, Luciana Simon, Renata Ritzmann e Selma Teixeira da Costa.

SEGMENTOS: EDUCAÇÃO – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS – ENTRETENIMENTO – SHOPPING – MÍDIA

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Lilian Cassamassimo Baima ***COORDENADORA DE NEGÓCIOS:*** Alecsandra Regina da Cruz Altran ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** Flávia Marangoni, Iago de Castro Spinelli, Karina Penachio Primon, Lucas Cunha, Michelle Milane e Renata de Carvalho

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – ALIMENTOS E BEBIDAS – OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Roberta Fairbanks ***COORDENADORA DE NEGÓCIOS*** (DECORAÇÃO): Fátima Regina Ottaviani ***COORDENADORA DE NEGÓCIOS*** (ENTRETENIMENTO – SAÚDE – TURISMO): Barbara Roberta Ferreira Conte ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** André Frascá Scorvo, Arthur Alves de Carvalho, Cesar Augusto Picchi Daltozo, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

SEGMENTOS: AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG

GERENTE DE NEGÓCIOS/REGIONAIS: João Carlos Meyer ***GERENTE DE NEGÓCIOS:*** Diana Maes ***COORDENADORA DE NEGÓCIOS*** (AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG): Cristiane Nogueira ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** Ana Carolina Lima e Rodrigo Kanno

RIO DE JANEIRO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Marcelo Lima da Cunha Mattos ***GERENTES DE NEGÓCIOS:*** Alessandra de Oliveira Correa Fernandes (ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA – SAÚDE), Darlene Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING) ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** Beatriz dos Santos Alves, Claudia de Carvalho Coutinho, Daniela Nunes Lopes e Kalinka Martins Valadares de Araújo.

COORDENADOR GERAL DE PME E NOVOS NEGÓCIOS: Fabio Paz do Lago ***COORDENADOR DE ÁREA:*** Jorge Guaiacy ***COORDENADORA DE TELEMARKETING:*** Valéria Brasil ***EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES):*** Miguel Fernandes

DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA): Luiz Fernando Manso ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:*** Alex Marins, Robert de Souza Correa (ENERGIA) e Claudia Cubeiro (GOVERNO)

BRASÍLIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Luiz Fernando Manso

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

GLAB: Silvia Rogar

PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP): Leonardo André

EVENTOS (RJ/SP): Daniela Valente

OPERAÇÕES COMERCIAIS

GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS: Anderson Góes Silva

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
autoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCASTS
CBN Autoesporte

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas e quartas-feiras às 19h20; domingos às 9h

X (TWITTER)
@autoesporte

YOUTUBE
youtube.com/autoesporte

Auto esporte
100
VOLKSWAGEN
TAOS
ENCARA COMPASS E HÍBRIDOS CHINESES?

DE CARA NOVA (E PAÍS TAMBÉM)

Conhecemos o Volkswagen Taos 2026. O SUV passa a vir importado do México, não mais da Argentina, e tenta nova sorte contra Jeep Compass, Toyota Corolla Cross e afins.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Horário de atendimento:
Seg. a sáb. das 8h às 15h
www.assineglobo.com.br

Para anunciar
publicidade@edglobo.com.br
(11) 3736-7205

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

FSC
www.fsc.org
FSC® C122409

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa – Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.
RUA GERIVATIBA, 207 • BUTANTÃ • SÃO PAULO • SP • CEP 05501-030
Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A
Rua Joana Foresto Storani, 676 – Distrito Industrial Vinhedo – SP.
Impressa em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

G. lab
Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

ines249

Sem medo das curvas.

mynt
BTG Pactual

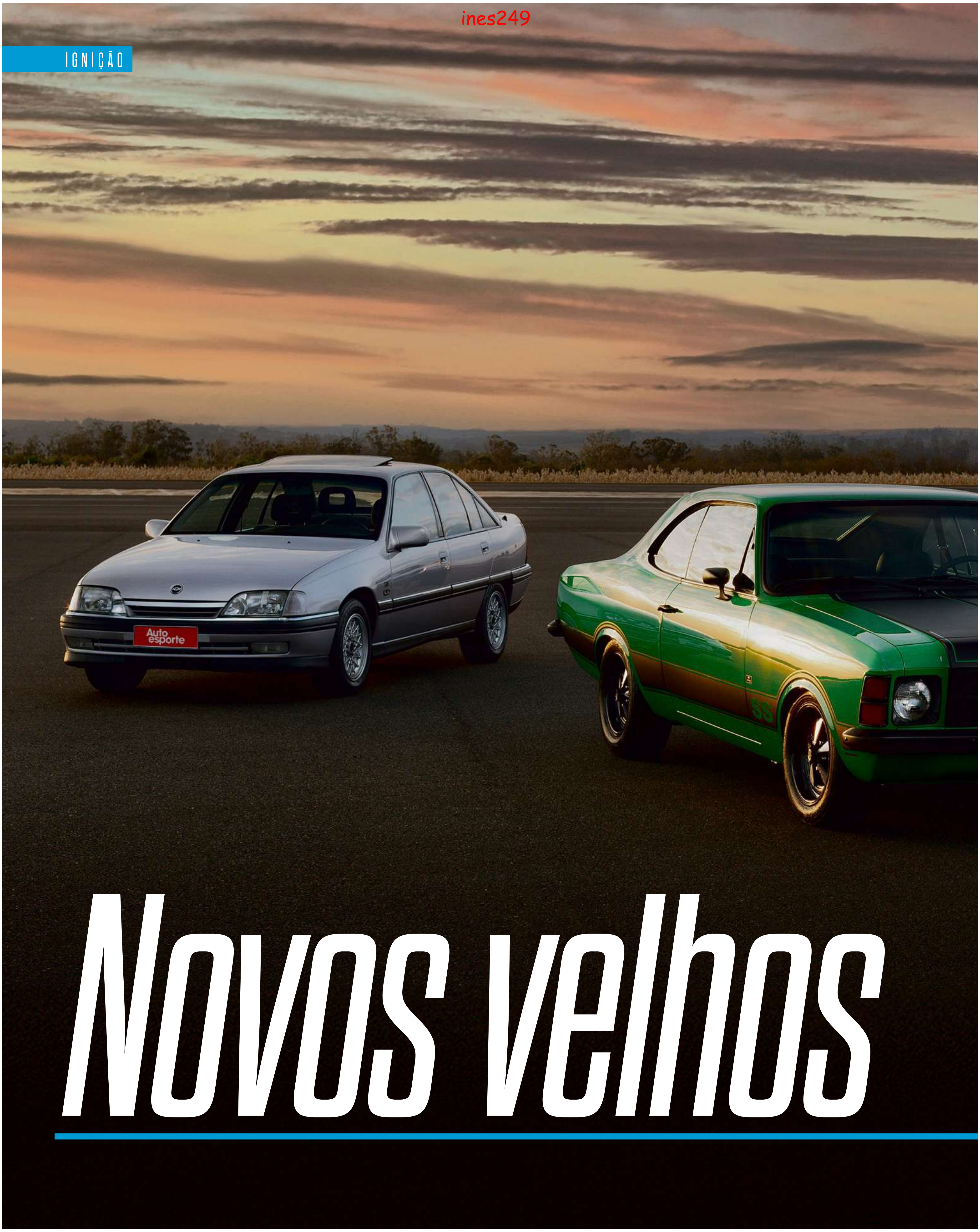
Invista em crypto com confiança e tecnologia. Na Mynt, você domina as oscilações do mercado com uma plataforma simples, apoio de especialistas e a solidez do maior Banco de Investimentos da América Latina.

9:40
mynt
BTG Pactual
As cryptos mais desejadas do mundo ao seu alcance
Entrar

Abra sua conta e aproveite as melhores oportunidades do mercado crypto.

Este material não considera objetivos de investimento, situação financeira ou necessidades específicas de qualquer cliente e não deve ser a única fonte de informação para decisões de investimento. É recomendável avaliação minuciosa dos produtos e riscos com a ajuda de um profissional qualificado. Desempenhos passados de ativos digitais não garantem resultados futuros, e tais ativos estão sujeitos a diversos riscos, inclusive riscos específicos da sua classe. No Brasil, são objeto da Lei nº 14.478/2022, com normas infralegais em elaboração.

ines249


Auto esporte

Novos velhos

ines249

AC Delco
OnStar
Auto esporte
Auto esporte

CLÁSSICOS

conhecidos

CHEVROLET VINTAGE DÁ VIDA NOVA A OPALA, MONZA, OMEGA E OUTROS CLÁSSICOS LENDÁRIOS DA GM

Dyogo Fagundes e Cauê Lira

Anunciado em fevereiro, o programa Chevrolet Vintage, focado na restauração de veículos clássicos, acaba de ser lançado oficialmente no Brasil. A ação faz parte das comemorações de 100 anos da empresa no país e prevê a recuperação — tanto estética quanto mecânica — de carros que fizeram história no portfólio nacional da marca. Nesse primeiro momento, foram escolhidos para o projeto dez modelos, entre eles os clássicos Opala, Monza, Kadett e S10.

Segundo a General Motors, o programa é tocado em conjunto com oficinas parceiras. Os trabalhos são realizados sob a supervisão dos engenheiros da própria fabricante. No primeiro lote, algumas unidades

ines249

Auto esporte

OS PRIMEIROS VINTAGE DA CHEVROLET:

- OPALA SS-V 1979
- OMEGA CD IRMSCHER 1994
- S10 RALLY 2004
- MONZA 500 EF 1990
- KADETT GSI 1992
- 3100 BRASIL V8 1959
- D20 CONQUEST 1996
- OPALA SS-A 1976
- CHEVROLET RALLY 1974
- C-10 V8 1976

foram restauradas com o mesmo nível de fidelidade do respectivo ano de fabricação, já outras receberam customizações mais livres e exclusivas.

O primeiro estilo é chamado pela Chevrolet de “Restauração”, ou seja, resgata-se a originalidade de fábrica, mantendo as especificações em todos os detalhes do carro conforme ele era vendido na época. O segundo, por sua vez, é designado “Restomod”: a identidade clássica é preservada, mas com atualizações de mecânica e tecnologia.

De acordo com a marca, todos os veículos restaurados no primeiro lote do programa serão vendidos em leilão e parte do lucro arrecadado será doada ao Instituto GM, que realiza projetos sociais. O pregão inaugural está programado para novembro. Os dez modelos que compõem a etapa de lançamento do projeto, datados das décadas de 1960 a 2000, foram escolhidos a dedo e representam diferentes fases dos 100 anos da GM no Brasil.

Restauração minuciosa

Segundo a Chevrolet, todos os veículos passaram por um processo cuidadoso de restauração e, principalmente, técnico. Durante os trabalhos, até mesmo antigos catálogos de manuais de produção, serviços e especificações de peças foram usados para ajudar a mapear a restauração. As oficinas Z28, Batistinha e Fullpower foram responsáveis pelo serviço. Equipes de engenharia da própria GM acompanharam todos os processos.

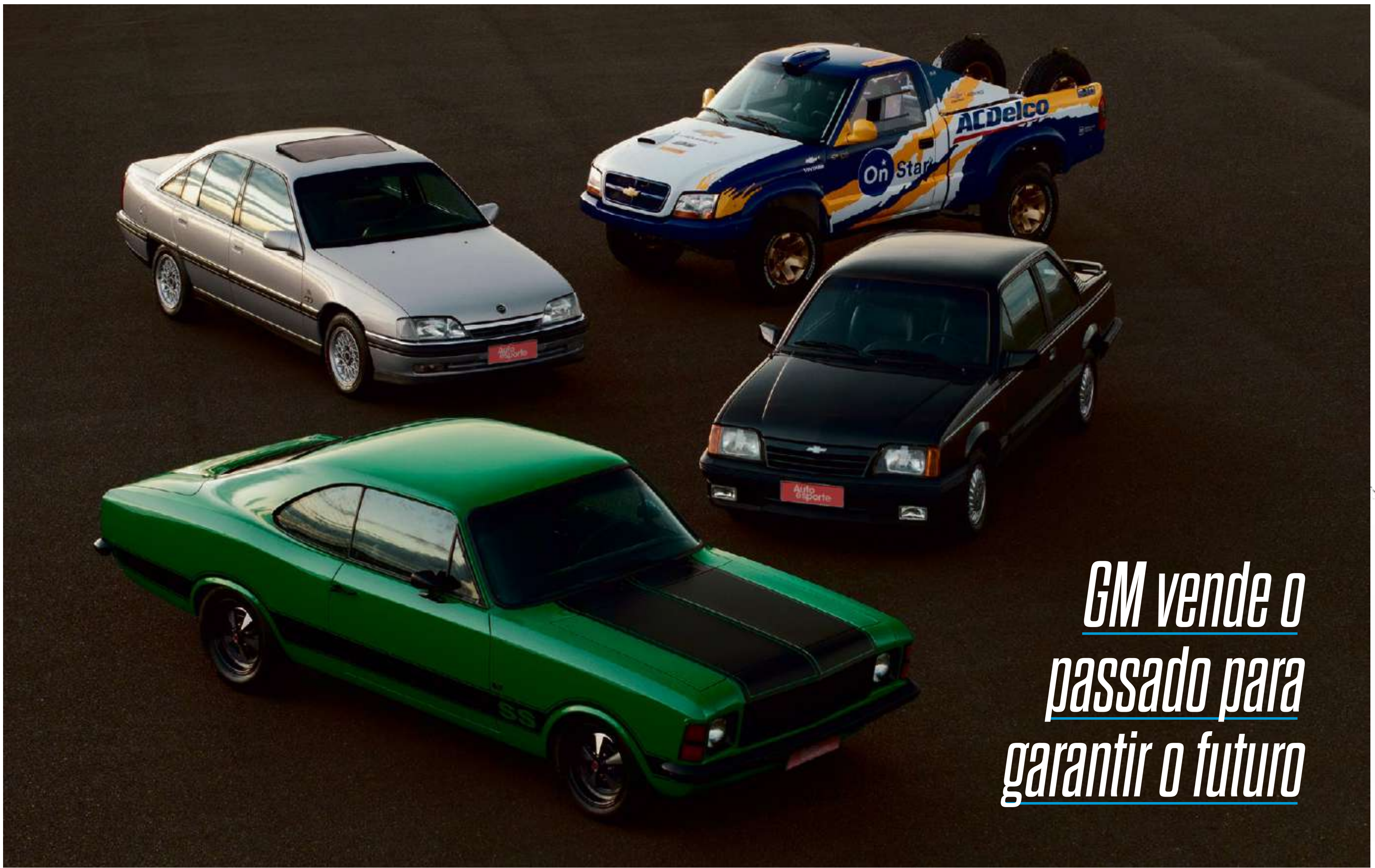
Em alguns casos, a GM buscou até mesmo o fornecedor original de alguns componentes, como tecidos, para reprodu-

SS
Auto esporte

ACDelco
OnStar
VINTAGE

DIVULGAÇÃO

ines249



GM vende o passado para garantir o futuro

zir o material exatamente com as especificações de época. Todos os carros restaurados terão plaquetas na carroceria e no motor a fim de identificar que foram validados pelo programa Chevrolet Vintage.

No processo, a marca fez testes de laboratório e em diferentes tipos de pista. “O objetivo é garantir que estejam de acordo com os parâmetros de funcionamento de um carro antigo”, diz a assessoria da fabricante. Engenheiros também realizaram ensaios de dinâmica veicular, ruídos e vibrações, dirigibilidade, rolagem e frenagem.

Primeiros Chevrolet Vintage

Dos dez carros escolhidos para inaugurar o projeto Chevrolet Vintage, quatro já estão prontos e ilustram estas páginas. É o caso do Omega CD Irmscher 1994, descrito pela Chevrolet como “em estado de 0 km”. O modelo teve a carroceria inteiramente desmontada e repintada; alguns componentes foram revitalizados e outros foram substituídos por genuínos. Além disso, recebeu bancos de veludo originais da época e, ainda, o kit Irmscher, que elevou o motor de 3.0 para 3.6.

Um Monza 500 EF 1990 passou pelos mesmos processos do Omega e recebeu até parafusos tratados com o mesmo acabamento zincado da época. O interior tem couro legítimo e rádio Alpine original do ano. E o motor foi refeito com peças originais do estoque da GM.

No caso do Opala SS-V 1979, o tratamento especial não foi diferente. O icônico motor 4.1 de seis cilindros ganhou injeção direta e trabalha associado ao câmbio Tremec de cinco marchas. A suspensão tem amortecedores Bilstein, a direção foi aprimorada e os freios a disco são de alta performance. Na cabine, há até ar-condicionado atual.

Logotipo "Vintage" traz a mesma fonte dos antigos manuais da GM. Você percebeu?

ines249

GAC

INESQUECÍVEL
É O QUE VOCÊ
**VAI VIVER DAQUI
PARA FRENTE.**

A GAC, uma das maiores montadoras de carros do mundo acaba de chegar ao Brasil.
E vai fazer parte da sua história.

Agende um **TECH DRIVE**
e sinta a emoção de dirigir o futuro.

ines249

GRE
ENZ
HYPTEC HT
AION Y
AION V
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

ines249

Ideia surgiu em 2020, durante o doutorado de um engenheiro da Yasa

AUTOELÉTRICO

Motorzinho de respeito

ESTE NOVO MOTOR ELÉTRICO PESA SÓ 13 KG, MAS É CAPAZ DE ENTREGAR MAIS DE 1.000 CV

Cauê Lira

O downsizing chegou aos carros elétricos. Prova disso é o protótipo de um novo motor axial da empresa britânica Yasa, parceira da Mercedes-Benz, que tem 1.013 cv e pesa só 13 kg. Trata-se de um recorde. A marca alemã considera colocá-lo em um carro de produção em breve.

Evidentemente, a potência máxima alcançada em dinamômetro ainda é muito difícil de ser replicada na vida real por longos períodos, pois depende de condições como temperatura, rigidez estrutural, fluxo e carga da bateria. Por isso, o número que a indústria automotiva considera é o da potência contínua — nessa condição, o pequeno motor da Yasa entrega 617 cv sem superaquecer, o que continua sendo impressionante para a pequena máquina que tem o tamanho de um prato. Segundo Simon Odling, chefe de tecnologia da Yasa, nem a própria equipe esperava tal resultado.

Mais impressionante é que os números foram obtidos com um protótipo real e funcional, e não em simulações digitais. A Yasa diz que seu motor de fluxo axial é feito com materiais já disponíveis em escala industrial, o que torna viável sua produção comercialmente.

Diferentemente dos motores radiais, em que o fluxo magnético percorre o motor radialmente, nos axiais ele corre paralelamente ao eixo de rotação. Isso gera maior densidade de potência sem superaquecimento, pois suas superfícies magnéticas são maiores. Também possibilita uma redução expressiva nas dimensões.

O pai da invenção é o engenheiro Tim Woolmer, que teve a ideia quando cursava doutorado em Oxford (Reino Unido). O projeto se tornou realidade e atraiu interesse da Mercedes, que adquiriu parte da Yasa em 2021. Na visão da empresa, motores elétricos menores deixarão os carros elétricos mais leves, com o uso de baterias menores sem perda de autonomia. Tal premissa tornaria os veículos mais eficientes e o desenvolvimento e a produção mais baratos.

O FUTURO DA ELETRIFICAÇÃO?

Motores de fluxo axial da Yasa já equipam superesportivos híbridos como Ferrari 296 GTB e Lamborghini Temerario. O Mercedes-AMG GT XX Concept será o primeiro elétrico com a tecnologia

UM SÓ PLANETA
PATROCÍNIO GERDAU O futuro se molda
APOIO Marfrig brf
PARCERIA O MUNDO que queremos ONU 50
REALIZAÇÃO EDITORA GLOBO EDIÇÕES | GLOBO CONDÉ NAST SGR | 100 ANOS DE GLOBO
Conheça #UMSÓPLANETA – o maior movimento editorial brasileiro sobre sustentabilidade. Acesse umsoplaneta.globo.com

ines249

Ipiranga
Completa pra mim

Ipimax Pro

A GASOLINA PREMIUM DE
ALTA OCTANAGEM DA IPIRANGA

- Acima de **100 octanas**
- **Máxima performance** para seu veículo
- **Limpa até 100% do motor** já no primeiro abastecimento

COMPLETE COM IPIMAX PRO,
a gasolina aditivada com
a qualidade Ipiranga

Ipiranga
Jet Oil
ampm
Ipimax

ines249

Combustível Consciente
ABASTEÇA COM RESPONSABILIDADE

SAIBA MAIS EM:
https://autoesporte.globo.com/combustivel-consciente/

UMA INICIATIVA:
EDITORA GLOBO | 100 ANOS DE GLOBO

PATROCÍNIO:
Ipiranga

COMO É FEITO O CONTROLE DE QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS NO BRASIL

DA REFINARIA À BOMBA, GASOLINA, ETANOL E DIESEL PASSAM POR ANÁLISES E FISCALIZAÇÕES QUE GARANTEM DESEMPENHO, SEGURANÇA E RESPEITO AO CONSUMIDOR

Iago Garcia

A gasolina, o etanol e o diesel vendidos nos postos brasileiros percorrem um longo caminho antes de chegar ao carro do consumidor. Ao contrário do que muitos imaginam, cada litro é monitorado desde a refinaria, passando por bases de distribuição e transporte, até o momento da venda. Por trás disso há um conjunto de normas rígidas e um extenso trabalho de fiscalização e análise técnica que envolvem a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), universidades e redes distribuidoras.

Garantir que o combustível esteja dentro do padrão é mais do que uma questão de desempenho: é a forma pela qual distribuidoras, redes e postos que prestam um serviço sério podem proteger o veículo, o meio ambiente e a confiança do motorista. Entenda como funciona esse controle de qualidade e como o método ajuda o consumidor a perceber o quanto o sistema pode ser estruturado e confiável.

QUIMEX
CLASSE A
100 ml

A BASE DE UM SISTEMA DE CONTROLE NACIONAL

O controle começa nas refinarias, onde cada lote precisa atender às especificações da ANP. Entra em cena o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC), que coleta amostras de milhares de postos por todo o país. Em 2024, cerca de 19 mil estabelecimentos tiveram seus produtos analisados. Essas amostras passam por laboratórios credenciados, que medem parâmetros como densidade, octanagem, teor de etanol e enxofre. De acordo com Clayton Zabeu, professor do Instituto Mauá de Tecnologia, "são realizados vários ensaios normatizados para avaliar se o combustível está de acordo com as especificações". Todos os procedimentos seguem a Resolução nº 988, de 2025, que estipula os critérios de pureza, corrosividade e limite de contaminantes.

FISCALIZAÇÃO EM CAMPO E PUNIÇÕES SEVERAS

Além do monitoramento estatístico, a ANP realiza ações de fiscalização presenciais nos postos brasileiros. Em 2024, foram 9.110 operações em todo o país, conduzidas por equipes que verificam a qualidade e o volume fornecido nas bombas. Quando é detectado combustível fora do padrão, o posto pode ser interditado imediatamente e responder a processo administrativo com multas que chegam a R$ 5 milhões.

A agência também usa dados de movimentação de produtos, denúncias e relatórios do PMQC para direcionar as inspeções com mais precisão. O resultado é um sistema de rastreabilidade que aumenta a chance de identificar irregularidades e agir rapidamente, impedindo que produtos adulterados cheguem ao consumidor.

ines249

anp
FISCALIZAÇÃO
OPW
INMETRO

COMO A TECNOLOGIA AJUDA A IDENTIFICAR FRAUDES

Os testes de campo evoluíram nos últimos anos. Métodos simples, como a medição da densidade, ainda indicam adulterações grosseiras — por exemplo, etanol com excesso de água. Mas, segundo Zabeu, do Instituto Mauá, fraudes mais sofisticadas exigem análises laboratoriais mais completas e complexas, capazes de identificar alterações químicas sutis que comprometem o desempenho do motor.

Para acelerar esse processo, a ANP passou a usar espectrofotômetros FTIR, equipamentos portáteis que identificam, no próprio posto, se há adição irregular de metanol na gasolina ou biodiesel fora do limite legal no diesel. Assim, a interdição pode ocorrer de imediato, sem necessidade de esperar os resultados do laboratório.

O PAPEL DAS DISTRIBUIDORAS

As distribuidoras desempenham um papel essencial nesse ecossistema. A Ipiranga, por exemplo, adota protocolos internos que reforçam as exigências da ANP. Seus Veículos de Controle da Qualidade (VCQ) percorrem postos de todo o país para coletar amostras e verificar se os combustíveis seguem os padrões técnicos. Ao todo, a empresa realiza cerca de 273 mil análises por ano. Essas ações fazem parte do Programa da Qualidade, que apoia os revendedores na correção de eventuais falhas e mantém o consumidor protegido. O controle começa na refinaria, passa pelo transporte e segue até a entrega do produto, com checagem das amostras e rastreabilidade em todas as etapas.

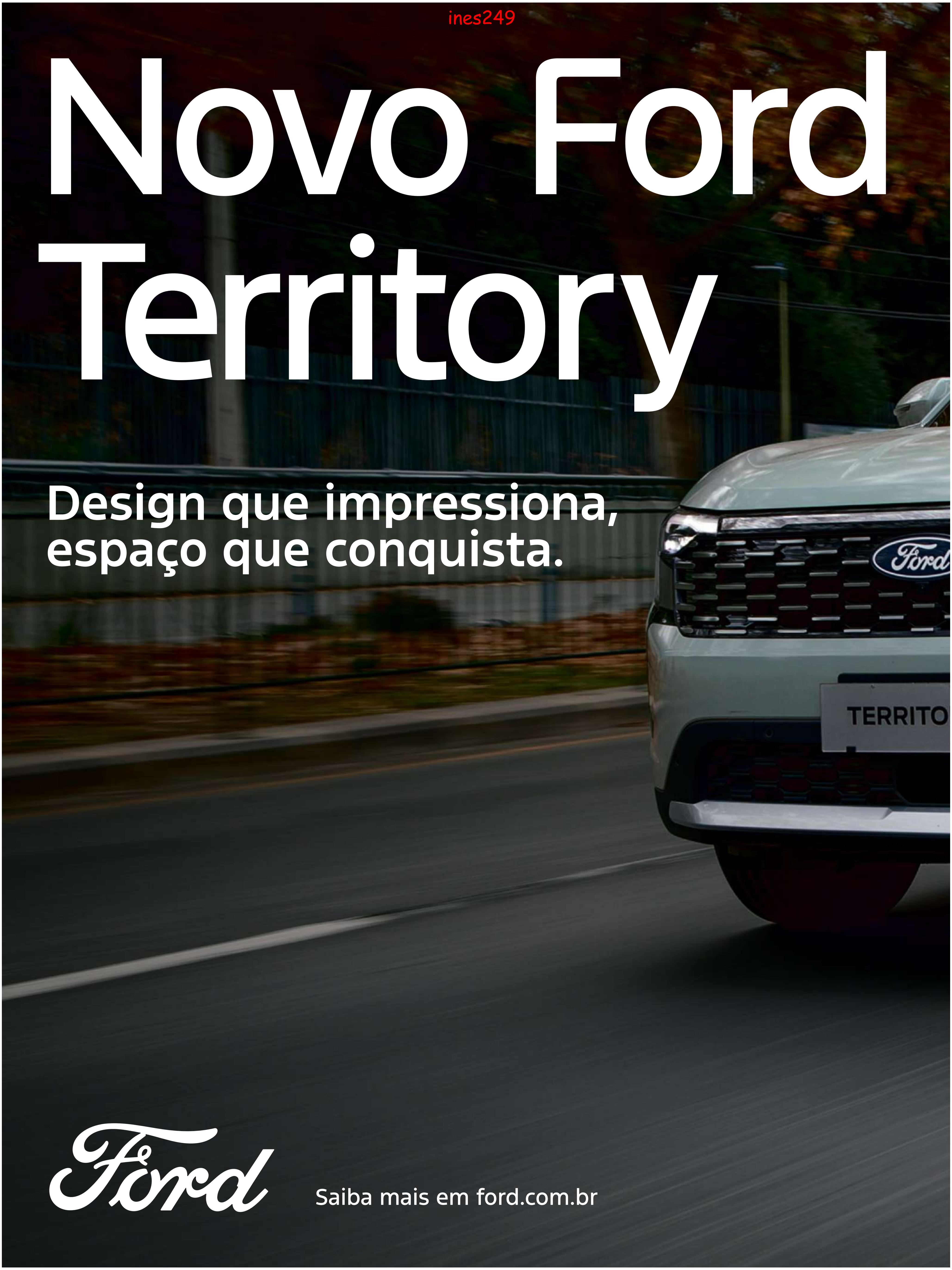
TRANSPARÊNCIA PARA O MOTORISTA

Usar um combustível fora das especificações determinadas por lei — e utilizadas como parâmetro para homologar um novo veículo — aumenta o consumo do carro e o risco de falhas graves, como detonação e superaquecimento. A fiscalização brasileira tem evoluído para reduzir esse perigo exponencialmente. Além disso, o consumidor pode solicitar testes de qualidade no próprio posto e denunciar irregularidades à ANP pelo telefone 0800 970-0267.

Mais do que um processo técnico, o controle de qualidade é um compromisso do setor com a segurança e o meio ambiente. Ele garante que cada litro abastecido entregue ao consumidor o que promete: eficiência e desempenho para o carro e tranquilidade para o motorista.

DIVULGAÇÃO/ANP

ines249


Novo Ford Territory
Design que impressiona, espaço que conquista.
TERRITO
Ford
Saiba mais em ford.com.br

ines249

RY
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

ines249

59ª EDIÇÃO

Autoesporte
CARRO DO ANO
2026

Conheça os finalistas

59ª EDIÇÃO DA MAIOR PREMIAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA REGISTRA RECORDE NO NÚMERO DE PARTICIPANTES, COM 49 MODELOS ELEGÍVEIS

Redação Autoesporte

Chegou a hora de conhecer os finalistas do Carro do Ano 2026. A 59ª edição da maior premiação da indústria automobilística brasileira teve um recorde de 49 modelos elegíveis nas seis categorias de Carro do Ano e três de Motor do Ano. Com auditoria da EY, os jurados escolheram quais pré-finalistas deveriam ser classificados em cada categoria, com classificação dos cinco modelos mais indicados.

Assim, o Carro do Ano 2026 terá 27 carros e 15 conjuntos motrizes como finalistas, de 21 marcas diferentes. Na segunda etapa da premiação, os jurados atribuirão notas de zero a dez, em 11 quesitos diferentes, a todos os carros e motores finalistas. Os vencedores serão os modelos que obtiverem a maior média de pontuação. Os campeões serão divulgados em 25 de novembro.

Que vençam os melhores!

ines249

CARRO DO ANO

ATÉ R$ 249.999

GAC
GS4

HONDA
WR-V

NISSAN
KICKS

RENAULT
BOREAL

VOLKSWAGEN
TERA

CARRO DO ANO PREMIUM

DE R$ 250 MIL A R$ R$ 399.999

- AUDI A5
- BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ
- GWM TANK 300
- MITSUBISHI OUTLANDER PHEV
- ZEEKR X

CARRO DO ANO SUPERPREMIUM

DE R$ 400 MIL A R$ 599.999

- AUDI Q5
- BMW X3
- LEXUS NX 450H+
- PORSCHE MACAN EV
- VOLKSWAGEN GOLF GTI

CARRO DO ANO DE LUXO

ACIMA DE R$ 600 MIL

- AUDI A6 E-TRON
- KIA EV9
- PORSCHE PANAMERA
- VOLVO EX90

CARRO DO ANO ESPORTIVO

400 CV OU MAIS

- AUDI RS 3
- MERCEDES-AMG GT 63 S
- PORSCHE 911 GTS

ESTAS SÃO AS GRANDES ESTRELAS QUE ESTARÃO NA FINAL DA 59ª EDIÇÃO DO PRÊMIO CARRO DO ANO

PICAPE DO ANO

- FIAT TITANO
- FORD MAVERICK TREMOR
- GWM POER P30
- MITSUBISHI TRITON
- RAM 3500

MOTOR DO ANO COMBUSTÃO

AUDI EA888 2.0 TURBO (A5 E Q5)

BMW B58B30M2 3.0 TURBO MHEV (X3)

FIAT GSE T200 HYBRID 1.0 TURBO MHEV (PULSE E FASTBACK)

GWM GW4D24 2.4 TURBODIESEL (POER P30)

MITSUBISHI 4N16 2.4 TURBODIESEL (TRITON)

MOTOR DO ANO HÍBRIDO

BYD DM-I 1.5 TURBO PHEV (SONG PLUS PREMIUM)

GAC 4B20L1 2.0 HEV (GS4)

GWM HI4-T 2.0 TURBO PHEV (TANK 300)

JAECOO 1.5 TURBO PHEV (JAECOO 7)

PORSCHE 3.6 TURBO HEV (911 GTS)

MOTOR DO ANO ELÉTRICO

GAC (HYPTEC HT)

GEELY (EX5)

KIA (EV9)

PORSCHE (TAYCAN TURBO GT)

ZEEKR (001)

ines249

CITY
HATCHBACK
TOURING SPORT
ATITUDE EM TODOS OS SENTIDOS

Uma nova tendência chegou nas ruas, o City Hatchback Touring Sport.

A versão que une esportividade, conforto e tecnologia em cada detalhe. Conheça a nova versão com acabamentos exclusivos e deixe a atitude fazer parte da sua rotina.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

ines249

CITY
HATCHBACK

Acesse honda.com.br/cityhatchback
e confira todos os detalhes
do City Hatchback Touring Sport.

HONDA

Publicis

ines249

5 COISAS SOBRE...

Fiat CRONOS PRECISION 1.3

R$ 119.990

O Fiat Cronos 2026 recebeu mudanças visuais e de equipamentos. Mesmo assim, segue sendo o sedã mais barato do Brasil, com preços entre R$ 106.990 e R$ 119.990 em quatro versões. Seus principais rivais são Chevrolet Onix Plus, Honda City, Hyundai HB20S e Volkswagen Virtus.

As duas motorizações Firefly aspiradas flex continuam como antes: 1.0 de 75 cv de potência e 10,7 kgfm de torque, com câmbio manual de cinco marchas, e 1.3 de 107 cv e 13,7 kgfm, manual ou automático CVT que simula sete marchas.

Testamos a versão de topo, Precision 1.3 AT. Confira!

RAZÕES PARA COMPRAR

MOTIVOS PARA PENSAR BEM

1

PORTA-MALAS

Um dos principais destaques do Cronos desde sua chegada ao mercado, em 2018, é o porta-malas de 525 litros, o maior da categoria. Perfeito para quem tem família grande ou leva muita bagagem em serviços de transporte por aplicativo, por exemplo.

DESEMPENHO

O conjunto mecânico funciona bem na cidade, mas passa longe de entregar um desempenho pujante na estrada, com retomadas mais lentas. Sentimos falta de força especialmente entre 80 km/h e 100 km/h. O argumento se reforça no zero a 100 km/h oficial de 12,5 segundos.

2

FARÓIS DE LED

No facelift, o Fiat Cronos 2026 adotou uma grade com desenhos tridimensionais e para-choque dianteiro mais retilíneo. Outra novidade é que as versões mais caras finalmente têm faróis de LED com luzes diurnas pontilhadas. As de entrada continuam com o conjunto halógeno.

SEGURANÇA

Projeto antigo, o Fiat Cronos parou no tempo no que tange à segurança. Na linha 2026, a lista de equipamentos inclui quatro airbags na versão Precision (nas demais, são apenas dois), controles de estabilidade e de tração e assistente de partida em rampa. E só.

3

CONSUMO

Este é outro grande chamariz do Cronos 1.3 automático. Em nosso teste com gasolina e ar ligado, o sedã registrou 11,1 km/l na cidade e 15,7 km/l na estrada. Após uma viagem de ida e volta para o litoral sul de São Paulo, o tanque de 45 litros ainda estava na metade.

TECNOLOGIA

Outra área em que o Cronos evoluiu pouco é a de tecnologia. Não chega a ser mal equipado, mas fica para trás com itens como quadro de instrumentos analógico, só uma entrada USB (tipo A) e central multimídia de 7" com interface antiga, embora ofereça Android Auto e Apple CarPlay sem fio.

4

CÂMBIO

Apesar de proporcionar um pouco de ruído a velocidades mais altas, o câmbio CVT do Cronos Precision é excelente em uso urbano, mantendo o motor em faixas baixas de rotação. As relações mais longas priorizam o consumo e refletem uma condução confortável, sem trancos.

ACABAMENTO

Este ponto também incomoda (e muito). Por ser um carro relativamente barato, o sedã tem muito plástico rígido na cabine. Nem os bancos de vinil da versão Precision camuflam a falta de sofisticação nos detalhes de acabamento e as peças mal encaixadas.

5

CUSTOS DE REVISÃO

O Fiat Cronos 2026 se destaca quando o assunto é manutenção. Aspirados e com duas válvulas por cilindro, os motores 1.3 Firefly são confiáveis e têm baixo custo de revisão. Até 50 mil km, o preço fixo das revisões da versão Precision 1.3 AT fica em bons R$ 4.723.

ESPAÇO INTERNO

São 4,36 metros de comprimento, 1,73 m de largura, 1,51 m de altura e só 2,52 m de entre-eixos. O túnel central é recuado e o assoalho, elevado, o que limita ainda mais o espaço para os joelhos. Resultado: pessoas com mais de 1,80 m viajam desconfortáveis na segunda fileira.

DIVULGAÇÃO

ines249

Autoesporte
CARRO DO ANO
2026

59ª EDIÇÃO

A MAIOR E MAIS RESPEITADA PREMIAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA

Há quase seis décadas, a **Autoesporte** realiza o **prêmio Carro do Ano**, que reconhece os destaques do setor. A **59ª edição** da premiação bateu recorde de inscrições e, agora, chegou à etapa decisiva com 27 carros e 15 conjuntos motrizes finalistas, de 21 marcas diferentes. Os números mostram a sua relevância para o mercado e reforçam a **credibilidade e o reconhecimento** das iniciativas e projetos com a chancela **AutoEsporte**.

A cerimônia de premiação acontece no dia **25 de novembro**, reunindo executivos, líderes e representantes das principais montadoras do país.

E você acompanha tudo pela cobertura do site e das redes sociais da AutoEsporte.

ACESSE

CARRO DO ANO

REALIZAÇÃO
Autoesporte

ines249

COLUNA

Por que a geopolítica ameaça as linhas de montagem

INSTABILIDADE AFETA NOVAMENTE A CADEIA GLOBAL DE SUPRIMENTO DE SEMICONDUTORES

Marli Olmos
Repórter especial
do *Valor Econômico*
especializada
na indústria
automobilística

No fim de setembro, o governo da Holanda assumiu o controle da subsidiária local da Nexperia, uma das maiores fabricantes de chips da China. Em retaliação, o governo chinês impôs restrições à exportação do produto feito na China. O problema imediatamente deixou em alerta a indústria de veículos, altamente dependente dos chips.

Essa foi a segunda vez que a eficiência das linhas de montagem, um revolucionário modelo de produção de veículos inventado por Henry Ford em 1913, foi posta à prova por um problema global. A primeira foi na pandemia, entre 2020 e 2022. Durante o período de isolamento, a produção de veículos foi interrompida e, consequentemente, montadoras de todo o mundo suspenderam as encomendas dos chips — também chamados de semicondutores.

Sem os pedidos do setor automobilístico, a indústria de semicondutores, concentrada na Ásia — China, principalmente —, direcionou a produção para outros clientes, como fabricantes de celulares, notebooks e outros eletrônicos. Ao voltar à atividade, com a segurança da descoberta de vacinas contra a covid-19, as montadoras foram surpreendidas pela escassez de chips. Durante meses o setor conviveu com constantes paralisações da produção, incluindo as fábricas brasileiras.

Agora entra em cena a geopolítica. Guerras comerciais tendem a se tornar frequentes no mundo. Por isso, a concentração de produção de componentes numa única região preocupa. Põe em risco a linha de montagem, que nas últimas décadas funcionou em perfeita sintonia com a entrega de cada peça, independentemente do país onde o componente era fabricado.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos (Anfavea), um veículo moderno usa, em média, entre mil e 3 mil chips. Esses minúsculos componentes eletrônicos são essenciais em módulos de controle, sistemas de injeção e outros itens, de segurança e de conectividade. Desde que a primeira escassez de semicondutores, durante a pandemia, deixou fabricantes de veículos e de autopeças atônitos, a indústria de componentes ocidental se esforça para reduzir a dependência dos fabricantes da Ásia.

A Bosch, por exemplo, investiu 1 bilhão de euros para construir uma fábrica de semicondutores em Dresden (Alemanha). Inaugurada em 2021, a unidade já foi expandida, o que exigiu mais do que o dobro do volume inicial de investimentos. O alto custo desses projetos diminui, no entanto, as chances de países como o Brasil terem as próprias fábricas de semicondutores.

O objetivo de Henry Ford, ao inventar a linha de montagem, há 112 anos, era aumentar a eficiência da produção para atender à crescente demanda por automóveis. Tempos depois surgiram outros recursos, como o just-in-time e o Kanban, da Toyota, um dos mais famosos métodos de redução de estoques. Inspirados na organização das prateleiras de supermercados, esses modelos de manufatura garantem que cada conjunto de peças chegue à linha de montagem pouco antes de ser colocado no carro.

A instabilidade mundial tem mostrado a necessidade de repensar a manufatura automotiva. Resta saber se, a exemplo de Henry Ford, surgirá algum inventor de modelos de produção à prova de tensões geopolíticas globais.

DEMETRIOS CARDOZO

ines249

BGS25

MAIOR FEIRA DE GAMES DAS AMÉRICAS

09 A 12 DE OUTUBRO

DISTRITO ANHEMBI - SP

BGS.COM.BR

HIDEO KOJIMA

FUNDADOR DA KOJIMA PRODUCTIONS E CRIADOR DE DEATH STRANDING 2: ON THE BEACH

©OSAMU NAKAMURA

YOKO SHIMOMURA

COMPOSITORA DAS TRILHAS DA FRANQUIA KINGDOM HEARTS, FINAL FANTASY XV, STREET FIGHTER II E SUPER MARIO RPG

NINTENDO SWITCH 2

PELA PRIMEIRA VEZ EM UM EVENTO BRASILEIRO

NAOKI HAMAGUCHI

DIRETOR DA SÉRIE FINAL FANTASY VII REMAKE

INTIMATE MUSIC FROM FINAL FANTASY

PLAYSTATION THE CONCERT

PATROCINADORES

Nintendo
SEGA
EA
KONAMI
SAMSUNG
DEVOLVER DIGITAL
TCL
HOYOVERSE
ARC SYSTEM WORKS
MONSTER ENERGY
Pokémon Experiência da Evolução
WARNER BROS. GAMES
BRAWL STARS CHAMPIONSHIP LCQ
NetEase Games
PATH OF EXILE
PUBG MOBILE
RESIDENT EVIL Survival Unit
RIOT GAMES
HypeJoe GAMES

PARCEIROS

EDITORA GLOBO
MEC INC
terra
PROVIS OUT OF HOME
We OOH
ROYAL MIDIA
IGN
uol PLAY
BAND
iG
START FANTASY STUDIOS

ines249

Luiz Guerrero
é jornalista,
apaixonado por
carros antigos
(originais) e motos
de qualquer época

COLUNA

Os bons exemplos que vêm do reino

UM PROGRAMA IMPLANTADO NA SUÉCIA EM 1997 REDUZIU A MORTALIDADE NO TRÂNSITO

Há algo de nobre no reino da Suécia. E que pode servir de parâmetro para as prometidas — mas não cumpridas — ações para tornar o trânsito brasileiro mais seguro e menos letal. Este é um momento oportuno, uma vez que o tema vem ganhando espaço nas discussões com a proposta do governo de mudar as regras para obtenção da CNH, mas há poucas iniciativas concretas para reduzir a mortalidade nas ruas e estradas.

A solução sueca surgiu de uma conscientização: não é aceitável que erros humanos tenham consequências fatais. Na década de 1990, as mortes no trânsito na Suécia se aproximavam de dez para cada 100 mil habitantes, número dentro dos padrões toleráveis para a época (e inferior aos 36,9 por 100 mil registrados no Brasil no mesmo período). Mas os suecos não queriam entrar no século 21 com essa mácula e buscaram soluções para tentar reduzir os acidentes, especialmente os atropelamentos e colisões que aumentavam nos meses de inverno. Desse modo, um grupo de estudiosos criou, em 1995, o programa Vision Zero (ou Visão Zero), baseado no princípio de que não existem seres humanos perfeitos. Óbvio, mas nem tanto.

Mais que um programa, o Vision Zero é uma postura ética com foco não apenas no comportamento individual de quem usa as vias de trânsito mas também nas estradas e nos veículos. O ambiente de tráfego em vias urbanas foi reprojetado para proteger os usuários vulneráveis desses espaços, cruzamentos de quatro vias foram substituídos por rotatórias, algumas estradas ganharam barreira central para evitar colisões frontais, comuns em nevascas, e os fabricantes de veículos foram incentivados a tornar seus carros mais seguros. Os técnicos também redefiniram as velocidades máximas com base em estudos científicos. Por exemplo: nas zonas urbanas, a tolerância humana para um atropelamento é de 30 km/h. Nas estradas, a velocidade considerada mais segura é de 100 km/h. Câmeras passaram a monitorar esses limites — o desrespeito gera pesadas multas e, a depender da gravidade, prisão.

O programa foi aprovado em 1997 pelo parlamento e os resultados comprovaram a eficiência: em 2021, a mortalidade no trânsito sueco caiu para 2,1 por 100 mil habitantes, apesar do aumento do número de veículos no país. A nova meta é chegar a zero morte nos próximos cinco anos. O Vision Zero passou a ser adotado por outros países europeus, como Holanda e Alemanha, além de Nova Zelândia, alguns estados norte-americanos e canadenses e o estado de Haryana, na Índia, país que em 2024 apresentou índices semelhantes ao do Brasil (12,2 mortos por 100 mil habitantes).

A Suécia é o maior país do norte da Europa. Tem 450.295 km^2 de área (equivalente ao tamanho de Mato Grosso do Sul), uma malha rodoviária de 573 km, 10,6 milhões de habitantes e uma frota de 4,98 milhões de carros e 292 mil motos. Não, não dá para comparar com as dimensões ou o nível de educação e renda no Brasil. Mas dá para copiar bons exemplos e adotar medidas básicas, como integrar a disciplina de segurança do trânsito nas escolas (obrigatória na Suécia a partir do Ensino Fundamental). E, claro, ter a consciência de que erros humanos não devem resultar em mortes.

DEMETRIOS CARDOZO

ines249

Valor PRO

Velocidade e precisão para quem decide.

No mercado financeiro e corporativo, informação de credibilidade e em tempo real faz toda a diferença. O **Valor PRO**, plataforma especializada com a chancela do **Valor Econômico**, oferece análises aprofundadas, notícias em primeira mão e dados estratégicos sobre os principais setores da economia nacional e internacional.

Com soluções para diferentes perfis, do investidor individual às grandes corporações, o **Valor PRO** é a escolha certa para decisões mais seguras e precisas.

Valor PRO: Quem sabe antes decide melhor
Baixe grátis o aplicativo e experimente!

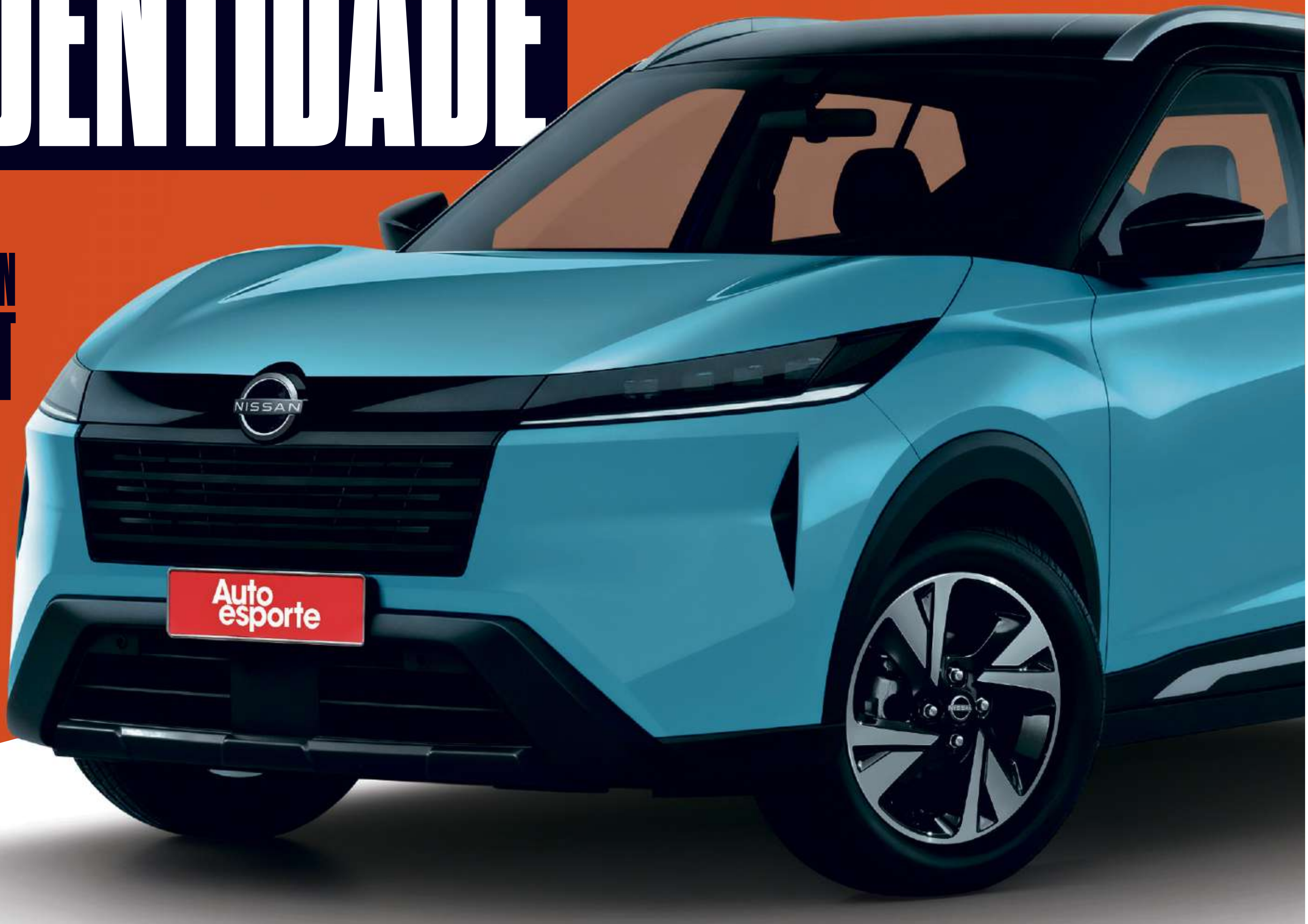
ines249

MUDANÇA DE IDENTIDADE

NISSAN KAIT

↘

Portas laterais e teto do Kait são os mesmos do Kicks Play, mas a Nissan mudou a traseira: a placa foi para o para-choque e a tampa do porta--malas é nova



PROFUNDAMENTE RENOVADO, ANTIGO KICKS PLAY VIRA KAIT E CHEGA ÀS LOJAS NO COMEÇO DE 2026 COM A MISSÃO DE ENCARAR TERA, PULSE E KARDIAN

André Paixão

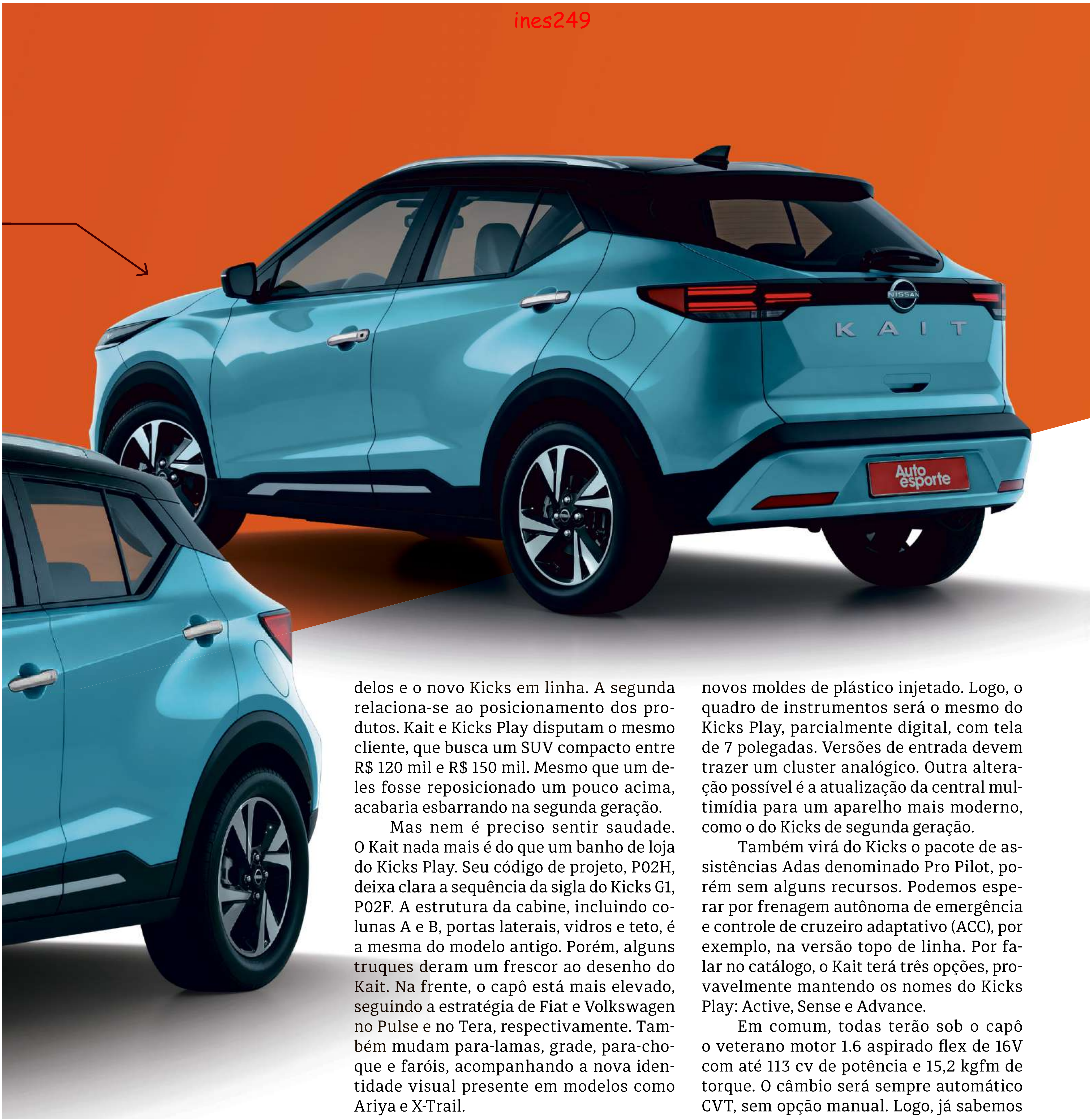
O ano ainda não acabou para a Nissan. Depois de lançar a segunda geração do Kicks, a marca japonesa vai encerrar 2025 apresentando o Kait, novo SUV de entrada produzido em Resende (RJ). O nome foi oficializado durante o Salão de Tóquio (Japão). Na ocasião, a fabricante revelou o primeiro teaser do SUV, com traços da traseira. As vendas começam no primeiro trimestre de 2026. Se você olhar mais atentamente para o modelo, verá uma enorme evolução do Kicks Play.

Se o nome é pequeno, a tarefa do novo Kait é inversamente proporcional. Terá de substituir o próprio Kicks Play — que, apesar de estar vendendo muito bem, sairá de linha. Uma decisão bastante difícil para a Nissan, que vive uma crise aguda e não pode se dar ao luxo de fazer escolhas erradas.

Há duas razões para a fabricante não manter o veterano no mercado mesmo com bons resultados nas lojas. A primeira passa pela produção no sul fluminense. Falta capacidade fabril para sustentar os dois mo-

PROJEÇÕES JOÃO KLEBER AMARAL

ines249



delos e o novo Kicks em linha. A segunda relaciona-se ao posicionamento dos produtos. Kait e Kicks Play disputam o mesmo cliente, que busca um SUV compacto entre R$ 120 mil e R$ 150 mil. Mesmo que um deles fosse reposicionado um pouco acima, acabaria esbarrando na segunda geração.

Mas nem é preciso sentir saudade. O Kait nada mais é do que um banho de loja do Kicks Play. Seu código de projeto, P02H, deixa clara a sequência da sigla do Kicks G1, P02F. A estrutura da cabine, incluindo colunas A e B, portas laterais, vidros e teto, é a mesma do modelo antigo. Porém, alguns truques deram um frescor ao desenho do Kait. Na frente, o capô está mais elevado, seguindo a estratégia de Fiat e Volkswagen no Pulse e no Tera, respectivamente. Também mudam para-lamas, grade, para-choque e faróis, acompanhando a nova identidade visual presente em modelos como Ariya e X-Trail.

Atrás, a coluna C tem uma nova chapa metálica, mas o aplique plástico característico do Kicks foi preservado. As lanternas traseiras são mais estreitas. A tampa do porta-malas tem recorte mais reto e abriga uma seção iluminada das lanternas. Por fim, a placa foi deslocada para o para-choque. Ao contrário de outros Nissan recentes, o emblema da marca foi mantido, com um letreiro com o nome Kait logo abaixo.

No interior, as mudanças foram menos profundas. Afinal, trocar o painel exige também investimentos na criação de novos moldes de plástico injetado. Logo, o quadro de instrumentos será o mesmo do Kicks Play, parcialmente digital, com tela de 7 polegadas. Versões de entrada devem trazer um cluster analógico. Outra alteração possível é a atualização da central multimídia para um aparelho mais moderno, como o do Kicks de segunda geração.

Também virá do Kicks o pacote de assistências Adas denominado Pro Pilot, porém sem alguns recursos. Podemos esperar por frenagem autônoma de emergência e controle de cruzeiro adaptativo (ACC), por exemplo, na versão topo de linha. Por falar no catálogo, o Kait terá três opções, provavelmente mantendo os nomes do Kicks Play: Active, Sense e Advance.

Em comum, todas terão sob o capô o veterano motor 1.6 aspirado flex de 16V com até 113 cv de potência e 15,2 kgfm de torque. O câmbio será sempre automático CVT, sem opção manual. Logo, já sabemos que o desempenho será muito similar ao do próprio Kicks Play: sem grandes arroubos de esportividade e com aceleração de zero a 100 km/h próxima de 12 segundos.

Como dito antes, a faixa de preços do Nissan Kait vai de R$ 120 mil a R$ 150 mil. Uma das maiores apostas da Nissan para convencer alguém a trocar um Tera ou Pulse pelo seu "velho novo" SUV é o bom espaço interno, com comprimento na casa de 4,30 metros e entre-eixos acima de 2,60 m. O porta-malas também deve manter o padrão do Kicks Play, com 430 litros.

Sem muito dinheiro para criar um novo SUV, a Nissan fez o Kait da costela do Kicks Play; o veterano vai se despedir com ótimos números de venda depois de quase dez anos de estrada

ines249

A CRIAÇÃO...

ines249

Complexo da Renault produz até 60 carros por hora e 380 mil em um ano; Boreal já ocupa 20% da linha

MONTAMOS O BOREAL NA FÁBRICA DA RENAULT E CONSTATAMOS: PRODUZIR UM CARRO MODERNO FICOU AINDA MAIS COMPLEXO

Jady Peroni | **Rodolfo Buhrer**

Toda história começa em algum lugar. Bertha Benz, por exemplo, foi a primeira mulher a dirigir um carro por uma longa distância, em 1888, na Alemanha. No Brasil, a primeira revista automotiva nacional surgiu por volta de 1911 e era denominada *Revista de Automóveis*. Já a história da Renault começou com o engenheiro Louis Renault, que em 1898, na França, claro, transformou um triciclo em automóvel. Bom, acredito que Louis não imaginaria aonde a indústria automotiva chegaria 127 anos depois.

Pulamos para 2025. A marca, pela primeira vez, decidiu produzir um SUV médio no Brasil: o Boreal. E eu tive a oportunidade de ajudar a fabricar o modelo no Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais (PR). A unidade recebeu aporte de R$ 2 bilhões — dentro do ciclo de investimentos de R$ 5,1 bilhões entre 2021 e 2025 anunciados pela Renault.

Para registro: participei da produção de verdade! Vi, de fato, o nascimento de um Renault Boreal. Como jornalista, já visitei algumas fábricas, e devo dizer que os processos são muito mais complexos na prática do que na teoria, o que me faz repensar até a maneira de avaliar um carro. Afinal, tudo tem uma explicação.

Com 5.118 colaboradores, sendo 3.118 na linha de montagem, a fábrica da Renault tem capacidade de fazer 380 mil veículos por ano e até 60 unidades por hora. Atualmente, segundo Carlos Carrinho, diretor de fabricação do complexo, estão sendo produzidos cerca de 48 carros por hora na unidade de veículos de passeio. Lá são feitos Kwid, Kardian e, desde outubro deste ano, o próprio Boreal.

A expectativa é de aumentar a operação após o período de adaptação para receber o SUV. Na linha, estão sendo produzidas aproximadamente dez unidades do Boreal por hora. Ou seja, o SUV já ocupa 20% da produção, e a marca quer aumentar essa cadência em 2026.

A fábrica funciona em dois turnos e o ritmo chega a ser insano. Pessoas concentradas, movimentos ágeis e robôs trabalhando. A unidade fabril, com área de impressionantes 2,5 milhões de metros quadrados, teve reconhecimento do World Economic Forum por aderir à chamada Indústria 4.0, ou quarta revolução industrial, graças ao uso de automação e inteligência artificial na operação.

DO CORTE AO OPERADOR

Na fábrica, tudo começa na estamparia, onde chapas de aço são cortadas e moldadas para criar o formato do veículo. Soldadas, essas peças seguem para a ala da carroceria. Foi ali que, muito bem supervisionada, apertei os primeiros parafusos de uma unidade do Boreal. Com um operador experiente, o processo leva menos de um minuto, mas eu precisei de um pouco mais de tempo, mesmo tendo passado pelo curso de destreza. E o que parecia um simples aperto de parafuso na aula era, na verdade, exemplo de segurança.

ines249

Etapa da pintura é a mais delicada: um fio de cabelo pode contaminar o ambiente e paralisar toda a produção

Existe um controle de qualidade em cada etapa da fabricação, por meio do qual pessoas conferem de próprio punho os processos. “O operador faz o processo e a máquina ajuda”, diz Carrinho.

Depois, vem a fase mais demorada: a pintura. Nesse caso, grande parte da linha é robotizada, funcionando em uma perfeita fila. A visita ao local exige roupa específica, pois até a queda de um cílio dos olhos pode atrapalhar a integridade da operação. A carroceria passa por banhos em diversas soluções, inclusive água desmineralizada. O pré-banho de fosfatização também ajuda na proteção contra corrosão e ferrugem. Em seguida, as carrocerias secam em grandes estufas.

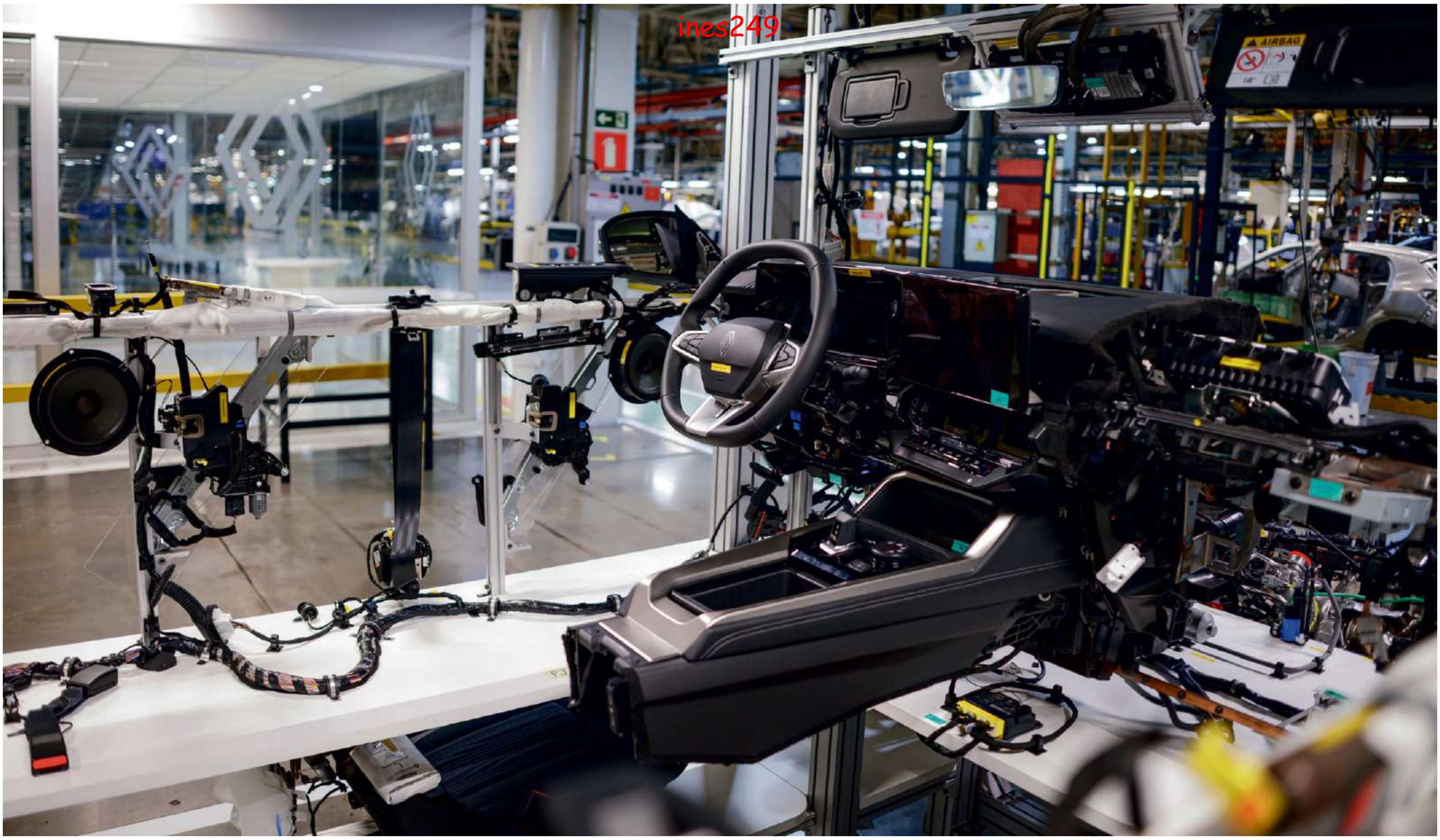
Depois dessa preparação, acompanhei a pintura final do Boreal, com uma cor inédita: a azul Mercure. Na Renault, o setor mescla a operação humana com a automatizada. No início, funcionários — que mais parecem astronautas, por causa das vestes — pintam manualmente o interior das carrocerias com pistolas. A linha, em movimento, segue para o processo de trabalho dos robôs, que são configurados para pintar cada unidade da sua cor e passar o verniz. Os robôs, curiosamente, também usam roupas de proteção.

Algo interessante é que a fábrica da Renault no Paraná usa apenas energia fotovoltaica. Além disso, o complexo trabalha com reservatórios de água para reúso — tanto que conseguiram reduzir em 24% o consumo de água local de 2023 para 2024. Outra curiosidade é que o setor da pintura é o que mais usa água em todo o processo.

Antes de seguir para a montagem, presenciei uma realidade do dia a dia de uma fábrica: a interrupção da linha por causa de uma “pane”. A operação foi paralisada por alguns minutos e medidas rápidas foram tomadas. Resolvida a questão, o fluxo voltou ao normal. Porém, como o tempo não para, as unidades que não foram produzidas durante o período precisam ser recuperadas para fechar a meta do dia. O show não pode parar.

Volto à produção em uma ala recém-inaugurada pela Renault: a de instalação do teto solar, visto que o Boreal é o primeiro carro nacional da marca a ter o item. Instalei o teto em conjunto com outros funcionários. Em meu primeiro dia como operária, foi a parte mais difícil. Esse setor, assim como outros, tem um sistema batizado de “antiesquecimento”, com um controle de todo o parafusamento para garantir a segurança. Esse é um dos objeti-

ines249



"Esqueleto" da arquitetura eletrônica do Boreal é gabarito para funcionários conferirem se a montagem está correta

vos dos cursos de destreza, em que se aprende o ângulo correto da parafusadeira e como agilizar processos.

Na montagem, algo que chamou minha atenção foi uma espécie de "dojô" do Boreal no meio da fábrica. Ali estava toda a essência do SUV: motor, fios, chicotes, comandos e tudo que faz o modelo funcionar, servindo como um gabarito em tamanho real para os operários, que se aproximam para observar a estrutura e conferir os resultados. Afinal, o nível de eletrônica do SUV médio é maior em relação a outros modelos da marca.

Após receber a parte mecânica e a própria plataforma, o veículo segue para os testes de segurança e rodagem. Segundo a Renault, esse setor recebeu grande parcela do aporte de R$ 2 bilhões. Afinal, o Boreal é o primeiro carro nacional da empresa a ter até 24 sistemas de condução semiautônoma. Até então, o que tinha a maior quantidade era o Kardian, com 13 itens.

E, "*voilà*", o carro está pronto. Nem parece que demanda tanto tempo e tantas etapas para construir o carro que está na foto à direita. Ainda mais que nem tudo acontece apenas na fábrica. Na sede de operações, por exemplo, há um grande painel que acompanha todo o movimento do complexo. São infinitos números observados a todo momento. Nesse mesmo local, há um controle de qualidade das unidades que já estão com os clientes. Carrinho diz que demora menos de duas horas para que um problema identificado em um carro chegue ao conhecimento da fábrica, fazendo com que a resolução tenha tempo reduzido.

Importante dizer que os cursos de destreza que comentei não param. A marca já prepara funcionários pensando na transição para os conjuntos eletrificados. "A partir do momento em que [a marca] começa a pensar em novos projetos, faz parte do nosso cotidiano a capacitação", afirma o diretor de produção.

Por ter participado de uma montagem, fui escolhida para dar a "primeira partida" em uma unidade do Renault Boreal. Ali, prontinha para seguir para uma concessionária. Entre mãos e robôs, peças e fios, tintas e estufas enormes, o Boreal está feito. Um trabalho que começa no operário, mas também envolve muita tecnologia. Fico imaginando o que Sir. Louis acharia dessa operação, ainda mais de um carro inédito, que foi pensado do parafuso ao teto solar para o mercado brasileiro. Em resumo, o início de mais uma história.

ines249

RENAULT BOREAL ICONIC | R$ 214.990

DEPOIS DE PARTICIPAR DA PRODUÇÃO DO BOREAL, É HORA DE ACELERAR O NOVO SUV MÉDIO

Jady Peroni | Renato Durães

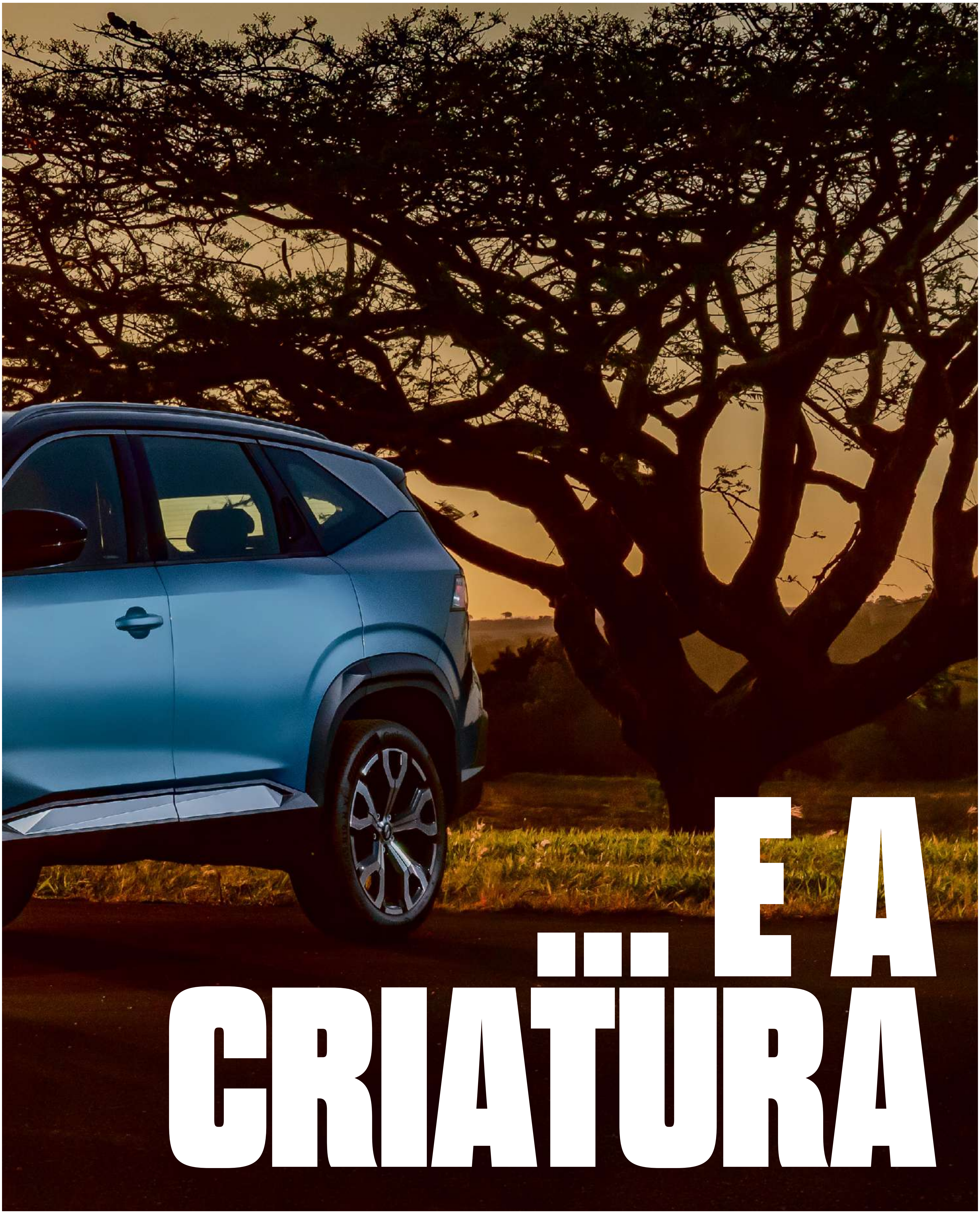
Falando em história, naturalmente você deve ter associado o nome do Boreal ao fenômeno batizado de "Aurora Boreal" por Galileu Galilei em 1619. Para quem não sabe, é um verdadeiro show de luzes da natureza que acontece durante tempestades solares no extremo norte da Terra. Pode me chamar de careta, mas o Boreal, apesar de não ser um fenômeno natural, de fato chama a atenção por onde passa.

Digo isso com propriedade, já que eu estava rodando pela cidade de São Paulo com uma das poucas unidades disponíveis do modelo. Os olhares eram frequentes, e isso se deu por alguns motivos. Primeiro, o Boreal é inédito, o que já despertaria atenção. Segundo, o SUV médio traz um design moderno, com muitos vincos e proporções generosas.

👍 Comportamento dinâmico, espaço interno e equipamentos

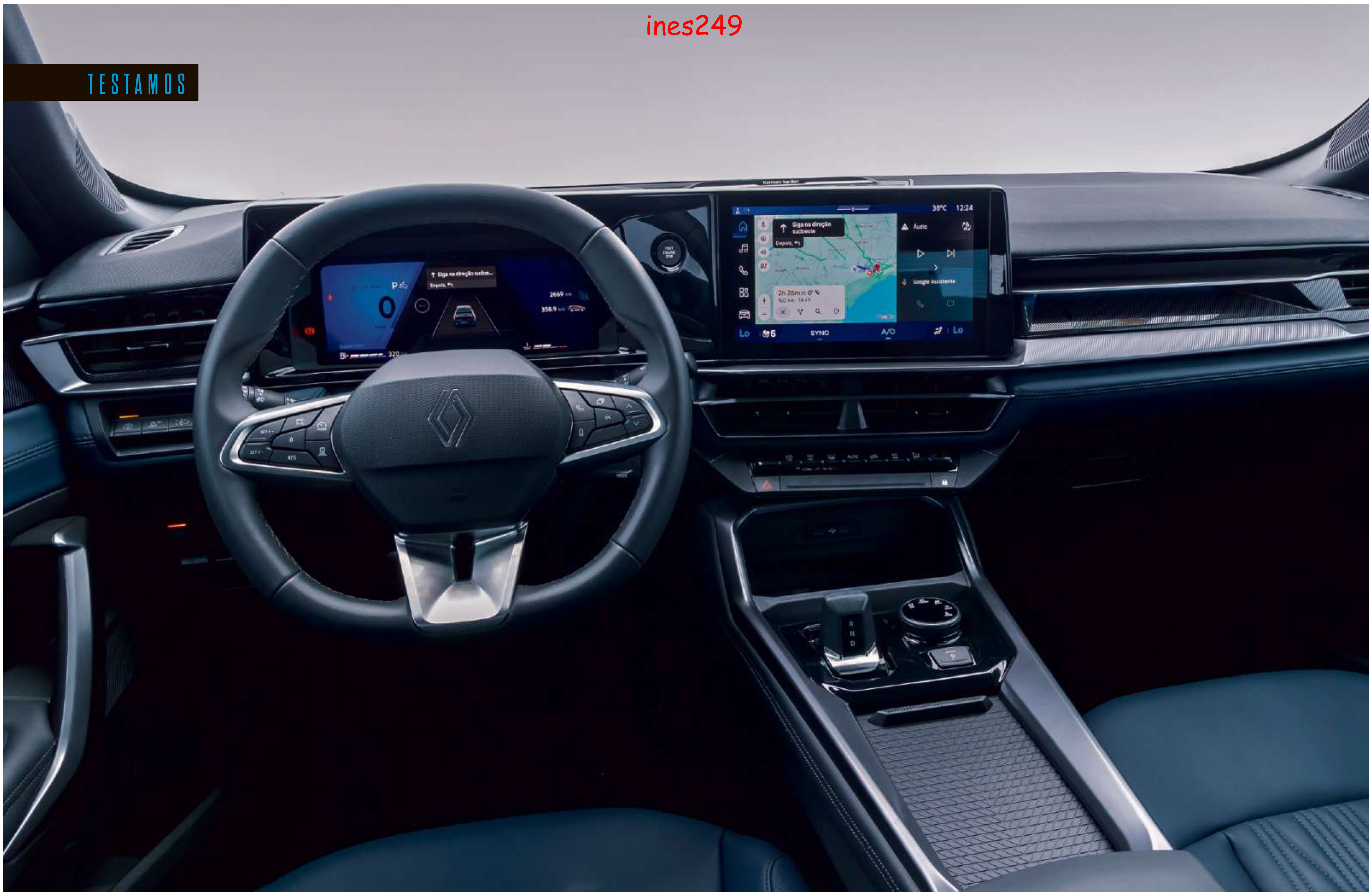
👎 Menos potente que os rivais e suspensão traseira

ines249



... E A CRIATURA

ines249



Versão mais completa traz iluminação ambiente com 48 opções de cores

Essa é uma das armas do utilitário para entrar em um segmento competitivo, contra Jeep Compass e Toyota Corolla Cross, os atuais mandantes da categoria. Para o embate, também importa o posicionamento: o Boreal estreia com três versões e preços convidativos, entre R$ 179.990 e R$ 214.990, e se torna uma ameaça para os oponentes — o SUV da Jeep parte de R$ 169.990 e chega a R$ 264.990. Já o Toyota vai de R$ 188.990 a R$ 219.890.

Embora gosto seja relativo, achei o Boreal muito bonito. Grade robusta, novo logotipo da Renault e faróis de LED proporcionam um aspecto quase futurista. Essa proposta, aliás, segue no restante da carroceria. Atrás há lanternas de LED e, na opção mais cara, o teto é pintado de preto. Nas laterais, maçanetas embutidas nas portas e rodas aro 19.

BOREAL
Auto esporte

E como não é só de visual que sobrevive um carro, a Renault também apostou em outros pontos fortes. Um deles é o espaço interno. O SUV médio tem 4,56 metros de comprimento — é 10 centímetros maior que o Corolla Cross e 16 cm maior que o Compass. O entre-eixos é de 2,70 m, vantagem de 6 cm em relação aos rivais, que têm exatamente a mesma medida, 2,64 m. Fruto de um projeto moderno.

Graças a essas dimensões, que incluem altura de 1,65 m e largura de 1,84 m, o espaço do Boreal é generoso. Em nosso período de teste, até convidei o designer Demetrios Cardozo para se sentar na segunda fila. Com 1,83 m de altura, ele poderia avaliar melhor que eu, já que, com 1,60 m, me acomodo facilmente em quase qualquer carro. Com base nas impressões dele, posso concluir que o espaço para as pernas é bom, o que também é ajudado pelo túnel central mais baixo. Do mesmo modo, é ótimo para ombros e cabeça.

O Boreal oferece aos passageiros de trás mais itens do que os usuais no segmento. Saídas de ar-condicionado, porta-revista e duas entradas USB do tipo C fazem parte da lista. Outro detalhe é a boa qualidade do acabamento. Testamos a versão de topo, Iconic, que tem confortáveis bancos de couro. Nas portas há plástico rígido, mas a Renault fez bem em misturar texturas e colocar um encosto acolchoado para o braço.

ines249

Além do espaço, o Boreal tem um porta-malas com boa capacidade: 522 litros no padrão VDA. Para efeito de comparação, são 440 l no Corolla Cross e 410 l no Compass. A diferença em relação aos rivais se dá pela disposição, já que o porta-malas é dividido em dois níveis. Basta tirar as placas do assoalho que outro compartimento surge. Importante dizer que o volume considera o fundo falso. É possível, ainda, rebater os bancos bipartidos por meio de uma simples alavanca. Com os bancos rebaixados, o compartimento sobe para 1.279 l.

No bagageiro há luzes de apoio, ganchos e a única tomada 12V do carro. Por fim, abertura e fechamento são elétricos e podem ser feitos por um botão no painel, por aproximação, na porta ou com a chave do tipo cartão, utilizada pela marca francesa há pelo menos uma década.

MODERNO E RECHEADO

Sentada no banco do motorista percebi que a Renault se importou com os detalhes. Há uma mescla de materiais e até gravações a laser no painel. Além disso, assim como as luzes da aurora boreal, o SUV oferece iluminação interna de LED com 48 opções de cores. Dentro, as telas são interligadas: o cluster e a multimídia têm 10" cada. A central tem conexões para Android Auto e Apple CarPlay sem fio, além de internet nativa. Vale dizer que, na versão básica, o quadro é de 7".

A multimídia tem um sistema muito fácil de mexer. Durante meu período com o Boreal, não travou

SOURCE
MODE

Boreal tem maçanetas embutidas na traseira, o que ajuda na aerodinâmica

Auto esporte

ines249

uma vez sequer. O Boreal, inclusive, é o primeiro carro nacional a ser equipado com o Google Automotive Services, então tem Google Maps nativo que pode ser reproduzido no cluster, o que ajuda na visualização. O sistema também permite baixar aplicativos como Spotify e YouTube, além de atender a comandos de voz.

No geral, o Renault Boreal Iconic é bem equipado. Ar-condicionado de duas zonas, freio de estacionamento eletrônico e carregador de celular por indução, assim como duas portas USB do tipo C, são itens de série em todas as versões. O volante tem ajustes de altura e de profundidade, mas confesso que uma herança da antiga Renault (assim como a chave cartão) me incomoda: os comandos satélites encravados na coluna de direção para gerenciar o sistema de som — que tem falantes da Harman Kardon na versão topo de linha. O Boreal Iconic traz também teto solar panorâmico.

Outro ponto que chama a atenção são os bancos dianteiros com ajustes elétricos, sendo o do motorista com memória e massagem. E, caso a aurora boreal distraia o condutor, o Boreal da Renault vem com até 24 sistemas de assistência. Entre eles, alerta de ponto cego, controlador de velocidade adaptativo e frenagem autônoma de emergência. Assim como os rivais, tem seis airbags. As câmeras com visão de 360 graus me decepcionaram na qualidade. Porém, junto com os sensores de estacionamento, ajudam no momento de manobrar, principalmente com o auxílio do parking assist, em que o carro estaciona sozinho — o motorista precisa regular apenas os pedais.

Auto esporte

Renault Boreal tem porte maior em relação aos principais rivais

ines249

NA VIDA REAL

O Boreal usa o mesmo motor do Duster. É o 1.3 TCe, um turbo flex com injeção direta. São 163 cv de potência com etanol e 156 cv com gasolina, números que o tornam ligeiramente menos potente que os rivais. Afinal, o Compass entrega 176 cv e o Corolla Cross, 175 cv, sempre com etanol. Já o torque do Boreal é de até 27,5 kgfm, igual ao do Jeep e superior ao do Toyota.

Por dividir a plataforma RGMP com o Kardian, o SUV é equipado com o mesmo câmbio automatizado de dupla embreagem EDC de seis marchas. Essa transmissão gera polêmicas por ser uma caixa seca, mas, no caso da Renault, as embreagens são banhadas a óleo. Isso significa maior durabilidade, diferentemente das antigas caixas com embreagens secas. Devo dizer, no entanto, que as mudanças de marchas são rápidas, mas perceptíveis. Na prática, o Boreal é um carro esperto e divertido, ainda mais se usarmos os paddle shifts para trocas manuais. Em nossos testes no Rota 127 Campo de Provas, foi de zero a 100 km/h em 9,5 segundos — melhor que o Corolla Cross, por exemplo.

A dinâmica de condução poderia ser ainda melhor se a Renault tivesse investido um pouco mais para trocar o eixo de torção na suspensão traseira pelo sistema multilink, mais moderno, refinado e confortável. No segmento, só o Boreal e o Corolla Cross adotam o eixo de torção. Por outro lado, um ponto de destaque são os freios com discos ventilados nas quatro rodas, algo raro no segmento. Nas provas de frenagem, superou o Toyota em 8 m vindo a 100 km/h, por exemplo.

Por fim, o Boreal traz cinco modos de condução (Eco, Comfort, Sport, Personal e Smart). Este último analisa a maneira mais eficiente conforme a direção, combinando entrega satisfatória de desempenho e economia de combustível. Em nossos testes, aliás, o Boreal fez, com gasolina no tanque, 11,3 km/l na cidade e 14,1 km/l na estrada, na média do segmento.

Depois da avaliação, entendi por que o Boreal é uma das grandes apostas da Renault para o Brasil. Embora seja menos potente que os rivais, destaca-se com bom posicionamento, mais espaço interno e lista de equipamentos e itens de segurança recheada. Fora o visual, que tem sido elogiado desde sua apresentação. De fato, não resta dúvida de que o SUV médio tem capacidade para brilhar no mercado. ▲

BOREAL ICONIC
R$ 214.990

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **9,5 s**
0 - 400 m: **17 s**
0 - 1.000 m: **30,3 s**
Vel. a 1.000 m: **177,2 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **97 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **4 s**
60 - 100 km/h (D): **4,7 s**
80 - 120 km/h (D): **5,8 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **41,3 m**
80 - 0 km/h: **24,6 m**
60 - 0 km/h: **14,9 m**

CONSUMO

Urbano: **11,3 km/l**
Rodoviário: **14,1 km/l**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transversal, 4 cil. em linha, 1.3 16V, injeção direta, turbo, flex

POTÊNCIA

163 cv a 5.250 rpm

TORQUE

27,5 kgfm a 2.000 rpm

CÂMBIO

Automatizado, dupla embreagem, 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

205/55 R19

DIMENSÕES

Compr.: 4,56 m
Largura: 1,84 m
Altura: 1,65 m
Entre-eixos: 2,70 m

TANQUE

50 litros

PORTA-MALAS

522 litros (fabricante)

PESO

1.438 kg

ines249

Auto esporte

SEM FANTASMAS

ines249

HONDA WR-V EXL | R$ 149.990

DO PASSADO

NOVO HONDA WR-V NÃO É MAIS UM FIT DISFARÇADO DE SUV E VIROU A GRANDE APOSTA DA MARCA PARA SER SEU CARRO DE MAIOR VOLUME NO MERCADO

André Schaun | Renato Durães

Os SUVs estão ficando cada vez menores nos últimos anos. Modelos como Volkswagen Tera, Fiat Pulse e Renault Kardian geram polêmica pelo porte compacto até demais para um utilitário esportivo. Em um passado não muito distante, o Honda WR-V sofreu com a fama de ser um Fit disfarçado de SUV. E não é para menos: ele era menor do que o trio citado acima e compartilhava quase toda a carroceria com o monovolume. Por isso mesmo, sua vida foi curta — nasceu em março de 2017 e saiu de linha em janeiro de 2022. Quase quatro anos depois, a Honda lança o WR-V de segunda geração trazendo como única herança do antecessor o nome. Assim, tenta reescrever a história do modelo com uma fórmula inédita e apagar os fantasmas do passado.

Vendido em duas versões, EX (R$ 144.990) e EXL (R$ 149.990), o novo WR-V é feito sobre a plataforma Global Small

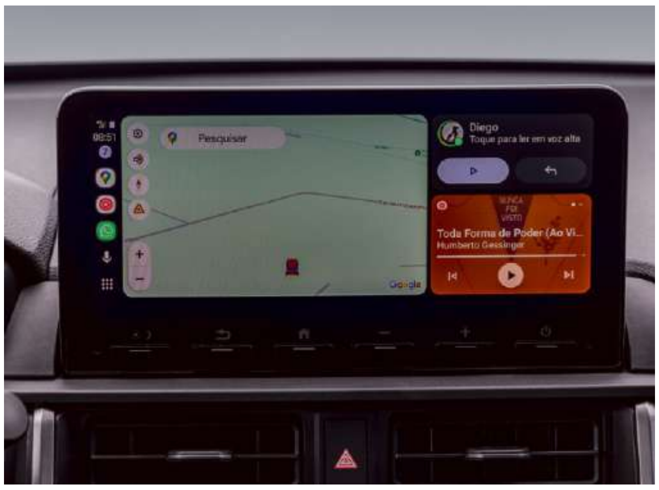
👍

Bom nível de conforto e altura do solo, ótimos espaço interno e porta-malas

👎

Acabamento muito simples e economias para não romper os R$ 150 mil

ines249



Car (GSC), de City e HR-V. Em relação ao HR-V, aliás, o novo integrante da família será mais barato, mas curiosamente terá porte maior: 4,32 metros de comprimento, 1,79 m de largura, 1,65 m de altura e 2,65 m de entre-eixos. Por isso, oferecerá mais espaço interno e um porta-malas com ótimos 458 litros. Durante nosso teste, colocamos cinco malas de rodinha de 10 kg, duas malas de mão e duas mochilas (quase vazias) no bagageiro sem qualquer dificuldade. A única crítica, aqui, é que não há abertura da tampa pela chave. E este é só um dos cortes de custo que chamam a atenção no novo SUV.

O visual do novo Honda WR-V não tem qualquer herança do finado SUV derivado do Fit, mas também traz linhas muito mais conservadoras do que as do HR-V. Destaque para a carroceria com traços planos e quadrados, o teto alto e a frente com elementos retangulares na enorme grade, que dão sensação de imponência — algo que passava longe da primeira geração. O rack de teto é exclusivo da versão EXL. A traseira segue o mesmo estilo quadrado e tem lanternas de LED interligadas por uma barra que não acende por completo. As rodas de liga leve aro 17 têm o mesmo desenho nas duas versões.

Dentro da cabine, a variante EXL traz bancos revestidos de vinil — a EX vem com tecido — e proporciona um excelente espaço interno. No banco de trás, pessoas da minha altura, 1,87 m, viajam com muito conforto para a cabeça e as pernas. Porém, há uma limitação: por características da plataforma, o trilho do banco do motorista é muito curto, então você pode ir com ele até o máximo para trás que, mesmo assim, sobrará um bom espaço, o que é bom para o passageiro, porém ruim para motoristas mais altos — mas já vamos entrar nessa parte.

Um dos grandes destaques do primeiro WR-V era o sistema de bancos modulares Magic Seat na traseira. Versáteis, permitiam que o assento fosse rebatido, deixando o assoalho totalmente plano. O recurso ainda existe no City hatch e no HR-V, mas a Honda decidiu não colocar no WR-V porque, nele, o tanque de combustível fica sob o banco traseiro e não embaixo do dianteiro, co-

ines249

mo nos demais modelos nacionais da marca. E as economias não param por aí. Apesar do ótimo espaço, os passageiros de trás têm apenas saídas de ar-condicionado e uma tomada 12V. Não há nenhuma entrada USB, seja tipo A, seja C.

Na frente, o acabamento é todo de plástico duro, com uma percepção de qualidade inferior até à da família City. O painel de instrumentos TFT tem tela parcialmente digital de 7" e a central multimídia de 10" oferece Apple CarPlay e Android Auto sem fio. O emparelhamento é feito de forma simples e rápida, mas não espere um sistema muito tecnológico e rápido. A resolução da tela é limitada e há botões ao redor dela para facilitar os acessos. A versão EXL tem carregador de celular por indução, no entanto as entradas USB no painel são do tipo A, que está entrando em desuso.

Quer mais economia de custo? Só o vidro elétrico do motorista tem função um-toque; nos demais, é preciso segurar o botão. O recurso completo nas quatro portas será oferecido apenas como acessório, a preço ainda não divulgado. Não há iluminação nos quebra-sóis. No lugar, duas tampas plásticas de qualidade bem duvidosa. E, em vez de embutidas nas maçanetas, as trancas das portas dianteiras ficam no meio da chapa de estamparia, um conceito já fora de uso na maioria dos carros.

Diferentemente de rivais como Volkswagen T-Cross, Chevrolet Tracker, Jeep Renegade e Hyundai Creta, o novo WR-V não oferece motor turbo. O SUV tem apenas o motor 1.5 DI i-VTEC flex aspirado de quatro cilindros com injeção direta, de até 126 cv de potência e 15,8 kgfm de torque, sempre acoplado ao câmbio automático CVT de sete marchas si-

Versão EXL tem bancos de vinil, já a EX traz revestimento de tecido

ines249

muladas. É o mesmo conjunto usado na família City e nas versões de entrada do HR-V. O motor 1.5 turbo de até 177 cv está totalmente descartado para esse carro.

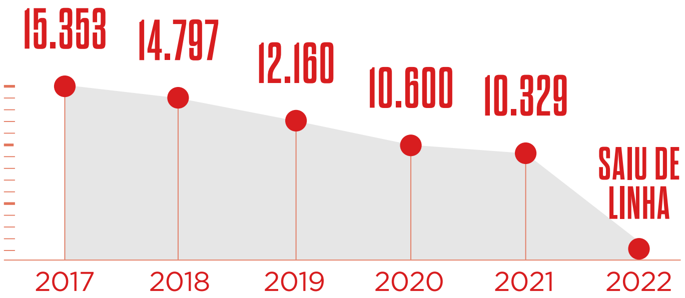
Motorização híbrida? Não por agora. A Honda já está desenvolvendo um conjunto motriz 1.5 híbrido flex do tipo HEV (pleno), sem recarga externa, mas a estreia no mercado brasileiro deve ocorrer somente em 2028 e começará pela terceira geração nacional do HR-V. Ou seja, para o WR-V podemos apostar na chegada de versões híbridas apenas por volta de 2030.

Chega a hora de acelerar o novo Honda WR-V no Campo de Provas Rota 127, em Tatuí (SP). Portanto, toda a nossa avaliação ficou restrita a um circuito fechado. A primeira boa notícia é que você se sente, de fato, dentro de um SUV de verdade, com posição de dirigir elevada e o capô tomando boa parte da visão. O vão livre em relação ao solo é muito bom, 22,3 centímetros (rivais como T-Cross e Creta ficam na casa dos 19 cm), bem como os ângulos de ataque (17,4 graus) e de saída (27,2°).

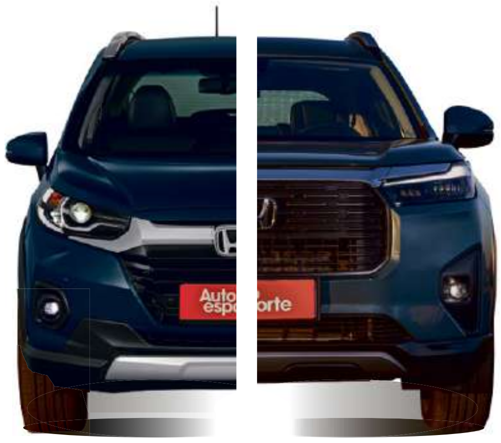
Como mencionado anteriormente, o trilho do banco do motorista é curto e pessoas mais altas sentem isso. Eu fui até o limite e precisava de pelo menos mais uns 2 cm para melhorar a ergonomia. O banco, em si, acomoda muito bem o condutor e proporciona uma postura ereta, para prevenir dores na costas mais tarde. Pé fundo no acelerador e o câmbio CVT faz as rotações serem jogadas imediatamente lá para cima. O torque de 15,5 kgfm com gasolina chega a 4.600 rpm e, para atingir 120 km/h, o conta-giros ultrapassa as 5.000 rpm. Desempenho não é o forte, mas, em nosso teste, o zero a 100 km/h ficou em 11,3 segundos, na média de SUVs 1.0 turbo da mesma

Primeira geração

O WR-V foi apresentado no Salão do Automóvel de 2016 e chegou ao mercado em março de 2017. Até sair de linha, em janeiro de 2022, as vendas caíram ano após ano. A nova geração tem como missão ser o carro mais vendido da marca.

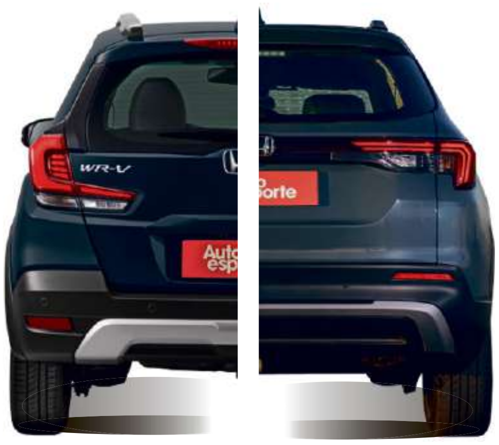


FONTE: FENABRAVE



Eu era assim... E fiquei assim

Para tirar de vez a imagem de um "Fit disfarçado", a Honda deixou o novo WR-V sem nenhuma herança da primeira geração. Pelo porte, podemos dizer que agora o modelo é um legítimo SUV.



ines249

Novo WR-V tem linha de cintura bem alta para tirar de vez qualquer relação com a contestada primeira geração

faixa de preço, como T-Cross 200 TSI (11,1 s) e Creta Comfort (12,2 s). Claro que há concorrentes mais rápidos, como Peugeot 2008 (9,8 s) e Fiat Fastback (9,3 s), contudo sabemos que o cliente desse carro está mais preocupado com espaço, conforto e confiabilidade.

Com o pé mais manso no acelerador, o novo WR-V cumpre bem a missão de ser um carro confortável. A suspensão é muito boa, como de praxe nos modelos mais recentes da marca. A filtragem de buracos é competente e, nas curvas mais fechadas, o motorista tem total controle sobre o carro. Tirando a sinfonia das rotações altas — que podem ser amenizadas com trocas de marcha por borboletas no volante —, o isolamento acústico é honesto. O consumo com gasolina empolga muito mais na cidade, 12 km/l, do que na estrada, 12,8 km/l, segundo o Inmetro. Característica típica do câmbio CVT.

Outra forma de economia da Honda para deixar o WR-V com preço mais baixo foi sacrificar os freios a disco e aplicar tambores na traseira. Grande parte dos rivais já têm discos nas quatro rodas, e os números não mentem: enquanto a maioria leva cerca de 40 m para frear totalmente vindo de 100 km/h, o WR-V precisou de 53,8 m. Porém, a velocidades mais baixas, cenário típico do dia a dia na cidade, as frenagens transmitem segurança e estão longe de ser um problema.

As duas versões do novo WR-V têm de série o sistema Honda Sensing de segurança ativa, que traz recursos como controle de cruzeiro adaptativo (ACC), alerta de colisão frontal com frenagem automática de emergência e assistente de permanência em faixa. Por outro lado, não há alerta de ponto cego nem por câmera.

Sim, a Honda fez muitas economias para deixar o novo WR-V com preço competitivo. Agora, podem falar o que for dessa nova geração, exceto que não é um SUV de verdade. Sua principal missão é afastar os fantasmas do passado e o (justo) estigma de que a primeira geração não passava de um Fit disfarçado de utilitário esportivo. A segunda é ser o carro mais vendido da marca no mercado brasileiro. Conseguirá corresponder? Já adiantamos que as chances são grandes.

▼
WR-V EXL
R$ 149.990

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **11,3 s**
0 - 400 m: **18 s**
0 - 1.000 m: **32,8 s**
Vel. a 1.000 m: **160,3 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **96 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **5,1 s**
60 - 100 km/h (D): **6,2 s**
80 - 120 km/h (D): **8,1 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **38,2 m**
80 - 0 km/h: **23,6 m**
60 - 0 km/h: **13,2 m**

CONSUMO (INMETRO)

Urbano: **12 km/l**
Rodoviário: **12,8 km/l**
Média: **12,4 km/l**
Aut. em estrada: **563,2 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, aspirado, 1.5 16V, injeção direta, flex

POTÊNCIA

126 cv a 6.200 rpm

TORQUE

15,5 kgfm a 4.600 rpm

CÂMBIO

CVT, 7 marchas simuladas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS

215/55 R17

DIMENSÕES

Compr.: 4,32 m
Largura: 1,79 m
Altura: 1,65 m
Entre-eixos: 2,65 m

TANQUE

44 litros

PORTA-MALAS

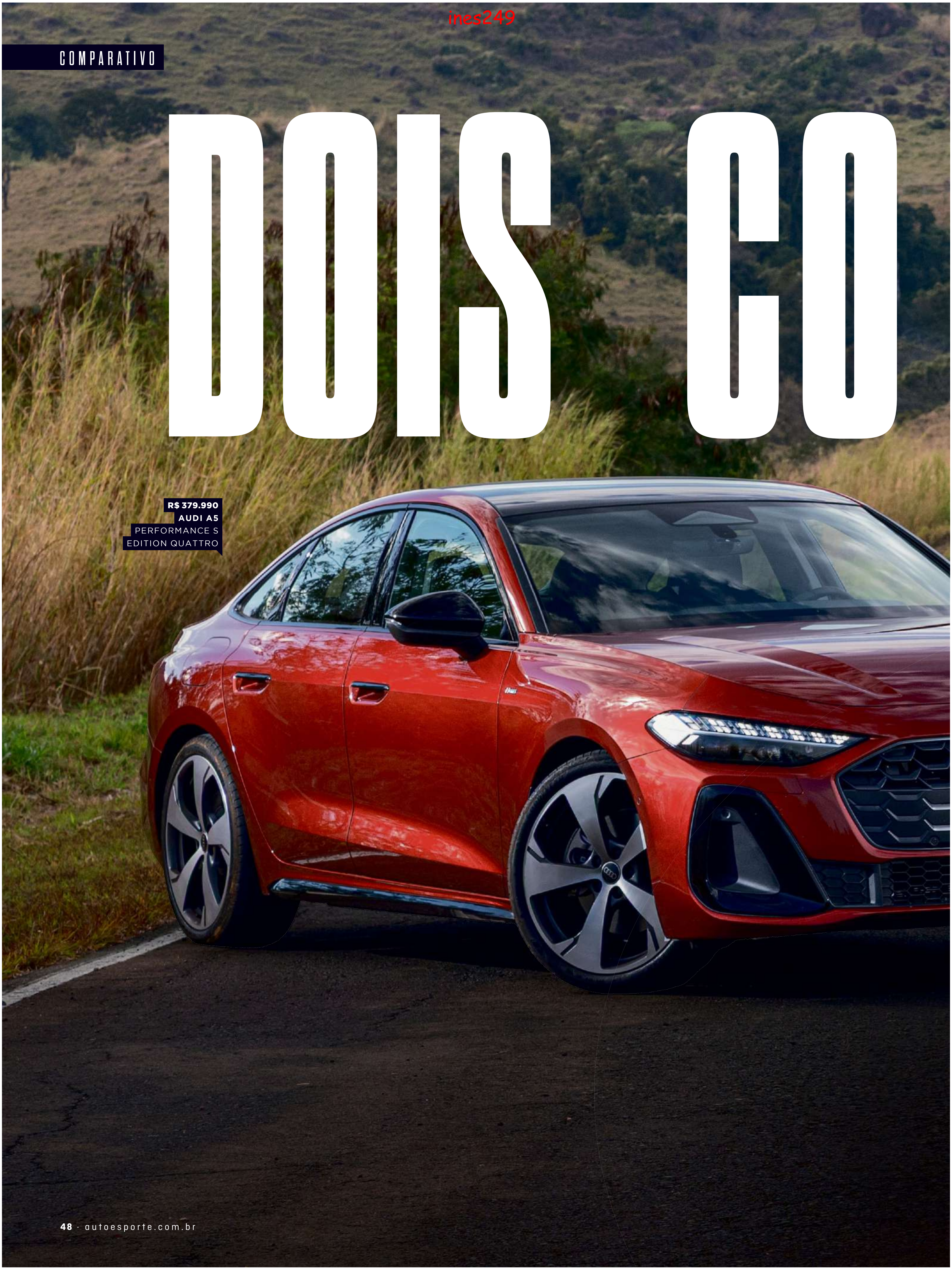
458 litros (fabricante)

PESO

1.273 kg

ines249

DOIS CO



R$ 379.990
AUDI A5
PERFORMANCE S
EDITION QUATTRO

ines249

NTRA UM

R$ 387.950
BMW 320i
M SPORT

NOVO AUDI A5 SUBSTITUI O A4 NA DURA MISSÃO DE ENCARAR O LÍDER DO SEGMENTO, BMW SÉRIE 3; VAI CONSEGUIR?

Vitória Drehmer
Renato Durães

Imagine que você é torcedor de um time que está há anos no topo do campeonato de sedãs médios de luxo. Nesse caso, você veste a camisa do BMW Série 3. Para melhorar o histórico, seu próximo adversário é um rival que está meio sumido. Só que, quando os clubes entram em campo, você percebe que o clássico, na verdade, será disputado com dois contra um — e não a seu favor.

Injustiça? Talvez isso nem devesse fazer parte das regras da competição mesmo. Mas o que podemos fazer se a Audi leu as entrelinhas do regulamento e viu que poderia unificar A4 e A5 quando resolveu tirar o primeiro deles de linha? Por essa ninguém esperava, e agora só resta aceitar que o duelo mudou de figura. Afinal, é a nova geração do Audi A5 que vai enfrentar o BMW Série 3, na motorização 320i.

O alemão de Munique joga com praticamente o mesmo uniforme desde 2019. São seis anos sem grandes mudanças. Só que isso não impede a marca das quatro argolas de já começar atacando com um preço competitivo. A versão única, Performance S Edition Quattro, está à venda por R$ 379.990. Por outro lado, o concorrente, na opção M Sport, custa R$ 387.950. Portanto, o veterano é R$ 7.960 mais caro, mesmo sendo produzido no Brasil, mais especificamente em Araquari (SC).

O placar segue pendendo para o lado do A5, que abre vantagem com motor 2.0 TFSI de quatro cilindros em linha a gasolina com injeção direta da família EA888, que desenvolve ótimos 272 cv de potência

ines249

e 40,8 kgfm de torque. Aliado ao propulsor, há um câmbio automatizado de dupla embreagem de sete marchas e tração integral quattro.

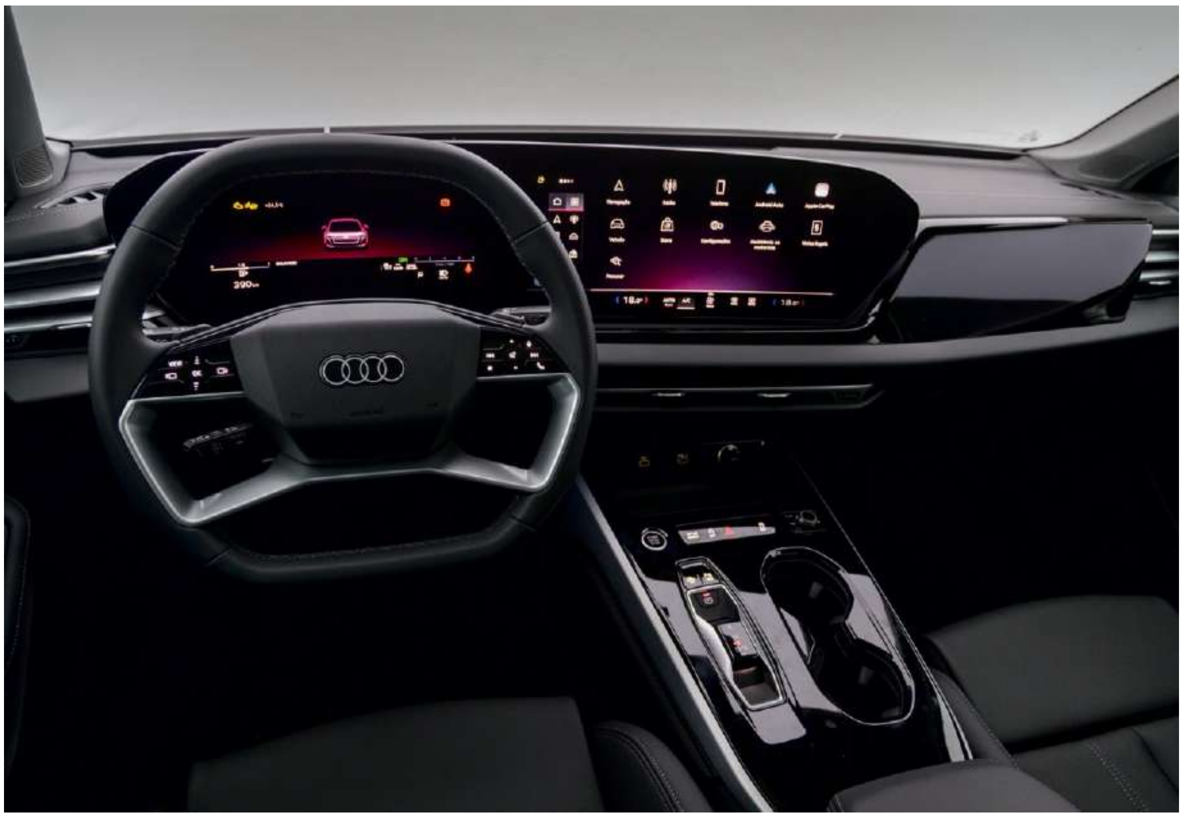
O concorrente se defende também com um motor 2.0 turbo quatro-cilindros e injeção direta, mas com a vantagem de ser flex. O problema é que a artilharia é menos pesada: entrega até 184 cv e 30,6 kgfm, potência já encontrada em rivais com motor 1.6 turbo, por exemplo. O câmbio é automático de oito marchas; a tração, como manda a tradição na BMW, é traseira.

Com mais velocistas no elenco, o A5 ainda amplia a vantagem por ser bem mais rápido — acelera de zero a 100 km/h em 6,7 segundos e chega a 207 km/h ao final de 1.000 metros. O Série 3 é mais lento, atravessando o campo em 7,9 s e alcançando “apenas” 189 km/h no mesmo percurso da reta. É importante lembrar que essas marcas foram obtidas no Rota 127 Campo de Provas, onde são realizados todos os testes de **Autoesporte**.

Para dar uma equilibrada no jogo, o BMW responde com um ponto importante: a melhor dinâmica de condução, de quem sabe aliar muito bem conforto e esportividade. O sistema de suspensão é calibrado na medida certa. Afinal, sendo um sedã com pegada esportiva, há poucos balanços na cabine, mesmo em asfaltos irregulares.

O Série 3 se destaca por passar muita segurança para o motorista, até mesmo em curvas fechadas ou a velocidades mais altas. É como se o carro pedisse para o condutor pisar fundo no acelerador. Isso também porque os pedais são bastante sensíveis. Para fechar com chave de ouro, o volante é revestido de couro e tem um toque extremamente macio, como só a BMW sabe entregar. Portanto, passar horas dirigindo está longe de ser um problema. Pelo contrário, é bem prazeroso.

Audi A5 tem teto solar panorâmico com controle de luminosidade



Não que o conjunto da Audi deixe a desejar, porém o acerto com molas e amortecedores mais rígidos faz com que os passageiros reclamem mais do gramado sintético… digo, dos desníveis dos pavimentos. Levando ao pé da letra, é um carro mais duro. Só não pense que o A5 está distante de entregar uma dirigibilidade como a do concorrente direto. É que, para o meu gosto, o rival é ligeiramente mais refinado nesse quesito.

E se você, assim como eu, fica um pouco aflito no momento de dirigir sedãs por achar que esses modelos são muito baixos, saiba que os dois conseguem passar por valetas com alguma facilidade. Mas é bom não abusar da confiança.

Para recuperar a posse de bola, o recém-chegado A5 mostra suas habilidades de frenagem: consegue parar totalmente em 37,2 m vindo a 100 km/h. O 320i, por sua vez, precisa de 38,4 m. Isso mesmo que

ines249

Auto esporte
Auto esporte

o time de branco seja quase 300 kg mais leve — 1.460 kg contra 1.750 kg.

Mas qual deles será que se perde no happy hour depois de uma vitória? O BMW tira o pé. Faz, com gasolina no tanque, 10,7 km/l na cidade e 15,9 km/l na estrada, de acordo com nossos testes. Os números são bem melhores na comparação com o Audi, que marca 9,3 km/l em ciclo rodoviário e 13,9 km/l no urbano com o mesmo combustível. E ambos com o ar-condicionado ligado. Vale lembrar, no entanto, que o Audi é quase 100 cv mais potente.

De todo modo, essa é uma prova de que o conjunto híbrido leve faz falta no A5. Isso porque, ainda que o motor EA888 tenha passado por consideráveis mudanças em aspectos técnicos, como adoção de turbina de geometria variável, maior

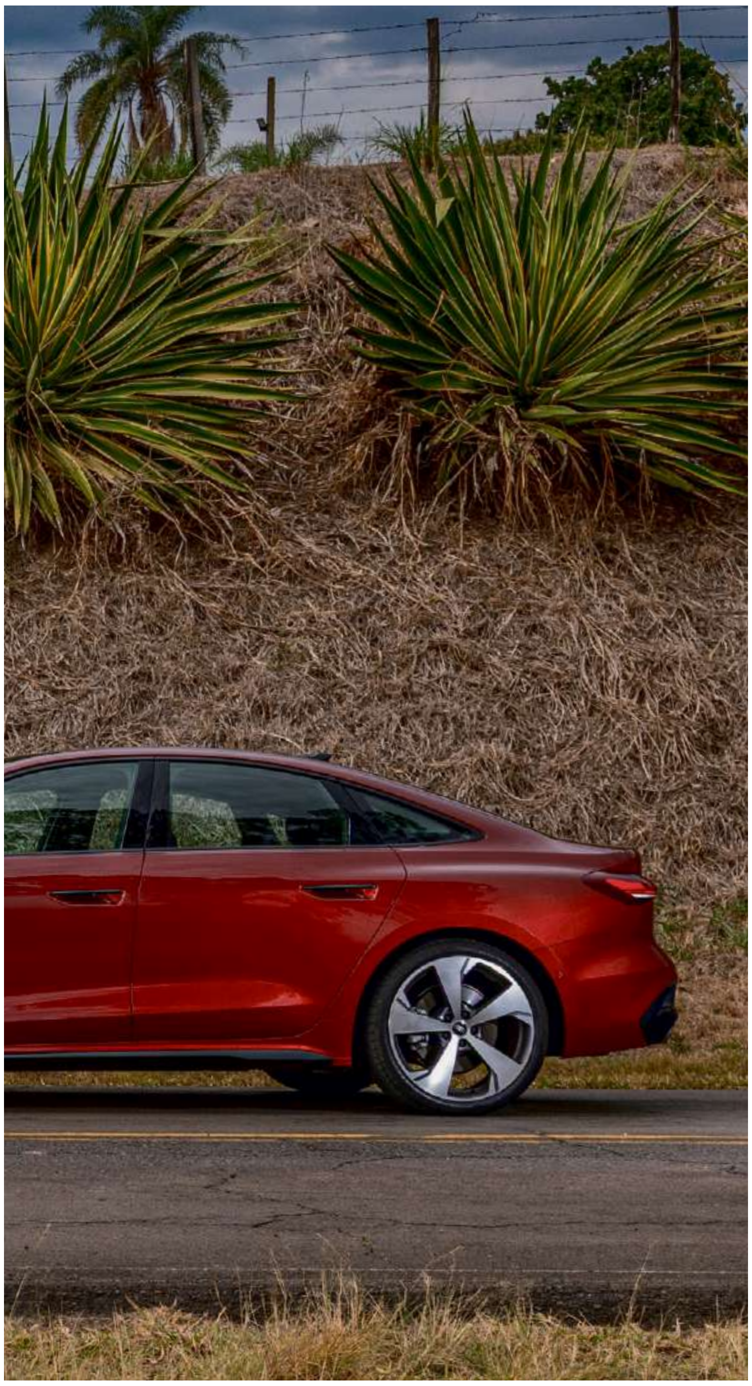
ines249

pressão na injeção de combustível e comando com acionamento elétrico, o sistema de 48 volts foi eliminado. Por mais que não tracionasse o veículo apenas em modo elétrico, ajudava no consumo.

Outras mudanças significativas na junção dos sedãs da Audi foram as dimensões do novo A5, que cresceu em todas as medidas. Um estádio maior para receber os fãs. O sedã agora tem 1,86 m de largura (+ 7,7 centímetros), 1,41 m de altura (+ 1,8 cm) e um ótimo entre-eixos de 2,89 m (+ 7,2 cm). No comprimento, são 4,83 m (6,7 cm extras), o suficiente para ser maior que o Série 3, que tem 4,71 m nessa medida.

Assim, ainda supera o rival com uma pequena vantagem de 4 cm na distância entre os eixos. De qualquer forma, na vida real, a du-

ines249



Porta-malas do A5 diminuiu na nova geração, mas segue maior na comparação com o do Série 3

pla entrega espaço interno de sobra para os passageiros da segunda fileira, que conseguem acomodar as pernas e a cabeça com conforto, ainda que a gente esteja falando de sedãs.

Ambos oferecem saída de ar-condicionado na segunda fileira. O único problema é o túnel central muito alto, o que dificulta o processo de encontrar uma boa posição para os pés e ainda faz com que o assento seja ideal apenas para crianças.

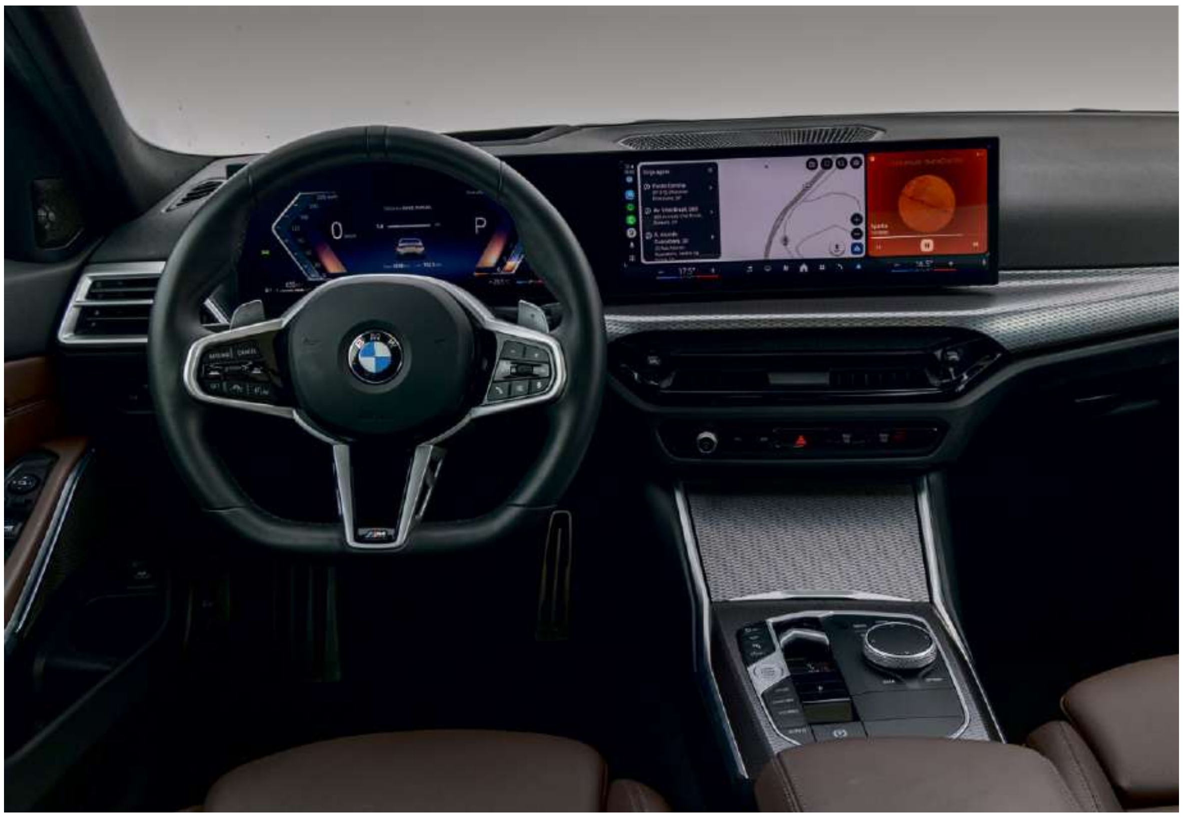
Para ser controverso, o porta-malas do novo A5 diminuiu: caiu de 465 litros para 417 l de capacidade na nova geração. Claro que, ainda assim, é possível levar as malas de toda a família. Também fica na frente do Série 3, cujo compartimento tem apenas 365 l. Isso porque um estepe temporário acaba ocupando 125 l do bagageiro. Contudo, para melhorar a experiência, a abertura e o fechamento são elétricos em ambos, assim como manda o figurino da luxuosidade.

Ser um jogador experiente e com vontade de manter as tradições também tem suas vantagens. Prova disso é o interior do BMW, que mistura diversos materiais macios ao toque com outras texturas no painel e no console central, o que traz um toque extra de refinamento. Para ficar ainda melhor, os donos podem escolher três tons diferentes para o couro: preto, off-white ou marrom (como o que testamos). Os dois últimos colaboram para uma sofisticação extra.

No caso do Audi, temos uma imagem mais alinhada com a nova linguagem da marca. Por isso, ainda que elementos de alumínio e aço escovado apareçam, o desenho é bastante minimalista. Aliás, diferentemente do concorrente, há poucos botões no painel (até o controle do ar-condicionado é na tela) e o tom preto é o único disponível para o interior.

Entretanto, o A5 só recebeu agora uma nova estrutura de telas interligadas e curvadas para o motorista. O Série 3 já oferece esse sistema desde 2023, quando passou por pequenas atualizações. Aliás, o conjunto é ligeiramente maior na comparação com o do novato: o painel de instrumentos tem 12,3 polegadas e a multimídia, 14,9”. Já o rival tem cluster de 11,9” e central de 14,5”. Nos dois casos, há conexão sem fio para Apple CarPlay e Android Auto e o funcionamento é bastante intuitivo e eficaz.

A dupla também é equipada com head-up display. O A5 é o único que dedica uma tela ao passageiro dianteiro. O problema é que o sistema não está ativo no Brasil. Falta grave. Para provar que foi renovado recentemente, o Audi entrega, de série, um teto solar panorâmico com controle de luminosidade. Em vez de ter a famosa persiana, assim como o Série 3, o carro dá ao condutor a possibilidade de escolher o quanto de luz entra na cabine ajustando a opacidade do vidro. Elevou o nível.



ines249

Em nossos testes no Rota 127, o desempenho do A5 superou o do rival com zero a 100 km/h em 6,7 segundos

BMW 320i também tem motor 2.0 turbo, mas flex; concorrente só é abastecido com gasolina

A lista de equipamentos de segurança dos dois é bem semelhante. Ambos trazem alerta de colisão frontal, assistente de permanência em faixa, frenagem automática de emergência, alerta de ponto cego e controle de cruzeiro adaptativo. O A5 se destaca por ser o único com sete airbags (contra seis do rival) e alertas de tráfego cruzado e de detector de fadiga.

Um ponto negativo do Série 3 é a câmera de ré, que fica com a imagem escura à noite. Já o concorrente erra feio em outro item: não traz chave presencial. Ou seja, não basta se aproximar do carro; as portas só abrem se o motorista tocar no botão, um pênalti claro e passível de cartão vermelho para um veículo dessa categoria.

Como a decisão do jogo não envolve só os quesitos já citados, **Autoesporte** analisa também os principais custos da dupla. As revisões mais baratas nos primeiros cinco anos de uso são do BMW, ao preço de R$ 13.947. A diferença é pequena em relação aos R$ 14.339 do Audi. No seguro, empate técnico, mas o A5 leva a melhor com três anos de garantia contra dois do concorrente.

Portanto, por ser mais atualizado, potente, rápido e equipado, além de menos caro, o A5 leva a vitória com folga, mesmo não sendo o favorito no momento do apito inicial. A nova formação parece ter agradado ao público. No primeiro mês nas lojas, o sedã foi o carro mais vendido da Audi. O jogo de dois contra um está valendo a pena. Mas quem entende de esportes sabe que não adianta nada vencer uma partida se não levar o campeonato. E o Série 3 já está preparando a revanche para o próximo duelo. A nova geração pode ser apresentada já em 2026.

ines249

	AUDI A5 PERFORMANCE	BMW 320i
SEU BOLSO		
PREÇO	R$ 379.990	R$ 387.950
5 PRIMEIRAS REVISÕES	R$ 14.339	R$ 13.947
SEGURO*	M: R$ 6.419 F: R$ 6.370	M: R$ 6.483 F: R$ 6.433
CESTA DE PEÇAS**	R$ 67.340	R$ 74.471
GARANTIA	3 anos	2 anos
CONSUMO (CIDADE)	9,3 km/l (gasolina)	10,7 km/l (gasolina)
CONSUMO (ESTRADA)	13,9 km/l (gasolina)	15,9 km/l (gasolina)
TESTE		
ACELERAÇÃO		
0 - 100 km/h	6,7 s	7,9 s
0 - 400 m	14,8 s	15,6 s
0 - 1.000 m	26,5 s	28,3 s
Velocidade a 1.000 m	207,2 km/h	189,6 km/h
Velocidade real a 100 km/h	98 km/h	96 km/h
RETOMADA DE VELOCIDADE		
40 - 80 km/h (Drive)	2,7 s	3,6 s
60 - 100 km/h (D)	3,3 s	4,3 s
80 - 120 km/h (D)	3,8 s	5 s
FRENAGEM		
100 - 0 km/h	37,2 m	38,6 m
80 - 0 km/h	25,6 m	24,6 m
60 - 0 km/h	15,9 m	14,1 m
DADOS DA MONTADORA		
MOTOR	Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.0 16V, turbo, injeção direta, gasolina	Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.0 16V, turbo, injeção direta, flex
CÂMBIO	Dupla embreagem, sete marchas	Automático, oito marchas
POTÊNCIA	272 cv a 5.000 rpm	184 cv a 5.000 rpm
TORQUE	40,8 kgfm a 1.600 rpm	30,6 kgfm a 1.350 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA (FABRICANTE)	210 km/h	235 km/h
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente, multilink (diant. e tras.)	Independente, McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados	Discos ventilados
PNEUS	245/35 R20	225/40 R19 (diant.) e 255/35 R19 (tras.)
TRAÇÃO	Integral	Traseira
COMPRIMENTO	4,83 metros	4,71 metros
LARGURA	1,86 m	1,83 m
ALTURA	1,41 m	1,43 m
ENTRE-EIXOS	2,89 m	2,85 m
TANQUE	56 litros	59 litros
PESO	1.750 kg	1.460 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	417 litros	365 litros

*Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de **Autoesporte**, sem bônus. O levantamento foi feito pela Minuto Seguros.

**Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)

ITENS	AUDI A5 R$ 379.990	BMW 320i R$ 387.950
Airbags	7	6
Frenagem de emergência	S	S
Alerta de colisão frontal	S	S
Alerta de ponto cego	S	S
Assist. permanência em faixa	S	S
Alerta de tráfego cruzado	S	ND
ACC	S	S
Chave presencial	ND	S
Alerta de fadiga	S	ND
Ajuste elétrico do volante	ND	ND
Monit. da pressão dos pneus	S	S
Teto solar panorâmico	S	ND
Freio de estac. eletrônico	S	S
Carregador por indução	S	S
Central multimídia	14,5"	14,9"
Painel de instrumentos	11,9"	12,3"
Ar-condicionado digital	3 Z	3 Z

S Série **O** Opcional **ND** Não disponível

NOTAS	AUDI A5	BMW 320i
CONFORTO		
Acabamento	7	8
Espaço interno	7,5	7
Porta-malas	7	6
Ergonomia	8	9
Equipamentos de conforto	8	7
Equip. de segurança	8	6
Subtotal	***45,5***	***43***
DINÂMICA		
Motor	8,5	7
Frenagem	8,5	8
Suspensão	7	8
Desempenho	8,5	7
Consumo	6	8
Câmbio	8	8
Sensação ao volante	8	9
Subtotal	***54,5***	***55***
MERCADO		
Preço	7	6
Garantia	6	5
Seguro	6	6
Revisões	6	6
Preço das peças	6	5
Atualidade	9	7
Subtotal	***40***	***35***
TOTAL	**140**	**133**

VENCEDOR

AUDI
A5

A nova geração do sedã da Audi fica para trás em quesitos como dirigibilidade e consumo, mas vence o comparativo pela atualidade, por oferecer mais equipamentos, ser mais potente e rápida, além de menos cara do que o concorrente da BMW.

Auto esporte

ines249

GTI
Auto esporte

Não é para qualquer um

VOLKSWAGEN GOLF GTI | R$ 430 MIL

TESTAMOS O HATCH ESPORTIVO DA VOLKSWAGEN QUE RETORNA AO BRASIL DEPOIS DE SEIS ANOS COM DIFERENÇAS EM RELAÇÃO À VERSÃO EUROPEIA

Vitória Drehmer

Renato Durães

ines249

Manter a calma em um voo com turbulência. Degustar um vinho e realmente perceber as notas de sabor. Ir à academia em horário de herdeiro. Essas coisas definitivamente não são para qualquer um. Sabe o que também entra nessa lista sem esforço? O Volkswagen Golf GTI.

A oitava geração do hatch médio — chamada de MK 8,5, por já conter uma atualização visual de meia-vida — acaba de chegar ao Brasil importada da Alemanha. Como a produção da versão anterior foi descontinuada no nosso país em 2019, a volta ao mercado nacional acontece após seis longos anos.

Só que, depois de tanta espera, o esportivo da Volkswagen chegou chegando: com preço a partir de R$ 430 mil — um valor que só quem tem cartão Black Premium Ultra consegue bancar. Porém, fica na média dos principais rivais, Honda Civic Type R (R$ 429.990) e Toyota GR Corolla (R$ 416.990).

Ter quase meio milhão de reais na conta bancária, no entanto, não basta. Para colocar o novo Golf na garagem, os interessados ainda precisam comprovar já terem sido proprietários de modelos das linhas GTS, GLi ou GTI da Volkswagen, ou até de esportivos de Audi ou Porsche. Nenhum desses carros é para qualquer um. E eu? Bom, estou longe de fazer parte desse clube seleto, mas, felizmente, o crachá de jornalista automotiva me permitiu viver essa experiência por um dia.

Isso ajuda a explicar por que cheguei à nossa pista de testes, o Rota 127 Campo de Provas, com a animação de quem conseguiu upgrade para a classe executiva sem pagar um centavo. O Golf já estava lá, mas na versão que é vendida na Europa — a configuração

ines249

brasileira será um pouco diferente. O motor 2.0 turbo de quatro cilindros a gasolina com injeção direta, da família EA888, será o mesmo. Inclusive, é também o propulsor do Jetta GLI, mas com uma calibração mais agressiva na comparação com o sedã. O câmbio é sempre automatizado de dupla embreagem (DSG) com sete marchas e todas as engrenagens são banhadas a óleo.

Na versão vendida no Velho Continente, o GTI entrega 265 cv de potência e 41,5 kgfm de torque. O problema é que, nesse retorno ao Brasil, o esportivo será um pouco mais "manso", como consequência das regras de emissões do Proconve L8 e das características da gasolina local, que tem entre 25% e 30% de etanol. É por isso que o hot hatch em nosso mercado vai dispor de 245 cv (20 cv a menos) e 37,7 kgfm (3,8 kgfm de diferença). Os concorrentes japoneses são mais potentes, importante dizer, e entregam 297 cv (Honda) e 304 cv (Toyota).

Enquanto o Golf GTI "tropicalizado" não chega, já que as primeiras unidades só serão entregues em março de 2026, testamos o irmão europeu mais potente e, com ele, aceleramos de zero a 100 km/h em ótimos 5,7 segundos. De quebra, chegamos a 219 km/h ao final de uma reta de 1.000 metros. A versão brasileira vai perder um pouquinho? Sim, mas ainda assim o desempenho, com certeza, também não será para qualquer um.

E que carro divertido! A suspensão é firme como manda o regulamento da categoria e, certamente, dura até demais para as ruas brasileiras. Só que, por não estar emplacado, não tivemos a oportunidade de colocar o hatch nas ruas. Ainda assim, o primeiro contato nos permitiu perceber que o Golf é mais versátil do que os con-

ines249

Bancos de tecido com desenho xadrez vêm de série, mas opção de couro e com ajuste elétrico para o motorista acrescenta R$ 15 mil ao valor final

correntes de Honda e Toyota, que têm uma alma ainda mais voltada para a esportividade e os track days. Dá para me imaginar passeando na cidade com o Golf.

Na pista, digo com tranquilidade que a dirigibilidade do GTI é impecável. O novo Golf é tão acertado que não dá vontade de parar de acelerar mesmo nas curvas mais fechadas. É viciante, mas tem seus pênaltis. Acima de 200 km/h (velocidade irreal para a vida real de um brasileiro), o hatch deixa de ser tão estável, ainda que não deixe de transmitir segurança ao motorista.

As trocas de marchas rápidas compensam — e podem ser feitas por meio de paddle shifts, as aletas que ficam atrás do volante. Para fechar com chave de ouro, ainda dá para escutar um ronco bonito que surge pelas duas saídas de escape traseiras. Os puristas piram.

Trazendo um pouco mais para a realidade do que teremos aqui, a Volkswagen informa que a versão brasileira será capaz de ir de zero a 100 km/h em 6,1 s. Fato é que, pelos dados de fábrica, o Golf acaba sendo mais lento do que o Civic Type R, com desempenho de 5,4 s, e do que o GR Corolla, que faz o mesmo percurso em 5,5 s. Os dois rivais, vale lembrar, são equipados com câmbio manual.

Ademais, outras mudanças acompanham o passaporte brasileiro. É o caso dos faróis de LED, que aqui não terão o sistema matricial IQ.Light, bem como das lanternas traseiras, que não trarão grafismos em 3D. Pelo menos a manutenção será mais em conta.

Já um ponto positivo é o pacote tecnológico, que continua sendo de respeito. A central multimídia flutuante de 12,9 polegadas tem conexão sem fio com Apple CarPlay e Android Auto e uma tela maior do que a que estamos acostumados a ver em qualquer outro carro da marca à venda no Brasil. Há ainda quadro de ins-

ines249

Versão brasileira terá teto solar elétrico de série, item opcional na Europa

trumentos digital de 10,2", freio de estacionamento eletrônico (finalmente), seletor de modos de condução (Normal, Esporte, Eco e Individual) e carregador de celular por indução. O logo iluminado na dianteira segue presente. E também teremos teto solar elétrico como item de série no Brasil — na Europa é um opcional. Vencemos uma.

A lista de itens de segurança é recheada como o esperado. Traz seis airbags, controle de velocidade adaptativo (ACC), frenagem autônoma de emergência, assistentes de condução, de permanência em faixa e de mudança de faixa, além de monitoramento de pressão dos pneus. A câmera de ré é de boa qualidade, mas um sistema de visualização em 360 graus faz falta.

Em relação ao acabamento, há duas opções de revestimento para os bancos. A primeira delas é a que aparece nas fotos, com o clássico tecido de desenho xadrez — como no esportivo dos anos 1970. A segunda é de couro e traz ajustes elétricos para o motorista. São R$ 15 mil a mais por isso, fazendo o preço do Golf GTI chegar a R$ 445 mil. Só que, assim como quase todos os carros da Volkswagen, o Golf não foge do padrão de ter muito plástico na cabine, mesmo com materiais macios ao toque no painel. Algo inaceitável para um carro desse valor.

O que também poderia ser melhor é o espaço interno. Com 2,63 metros de entre-eixos, o Golf não oferece tanto conforto para pessoas com mais de 1,70 m de altura na segunda fila. Além disso, o túnel central não permite que um adulto fique no assento do meio. Mas há saída de ar-condicionado com ajuste de temperatura na traseira. O porta-malas tem 344 litros, bem abaixo dos 470 l do concorrente da Toyota. Por isso, o que mais chama a atenção nele é a abertura elétrica, feita por um “botão” no logo da VW na tampa. Um charme com o qual donos de Fox vão se identificar.

Entre erros, acertos e críticas, o novo Golf GTI teve as primeiras 350 unidades vendidas em um fim de semana, o que fez a Volkswagen faturar R$ 150 milhões. Um novo lote com outras 150 unidades já está a caminho do Brasil.

É caro? Sim. É menos potente do que deveria ser? Sim. Poderia ter um acabamento melhor? Sim. Mesmo assim, é só pisar fundo no acelerador para entender por que deve ser bom demais não ser qualquer um. Mãe, fala de novo que eu não sou todo mundo?

Auto esporte
GTI

ines249

FICHA TÉCNICA

Volkswagen
GOLF GTI

PREÇO
R$ 430 MIL

NÚMEROS

ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h	2 s
0 - 80 km/h	4,1 s
0 - 100 km/h	5,7 s
0 - 120 km/h	7,5 s

0 - 400 m: **13,8 s**
0 - 1.000 m: **24,8 s**
Veloc. a 1.000 m: **219,4 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (Drive): **2,3 s**
60 - 100 km/h (D): **2,7 s**
80 - 120 km/h (D): **3,3 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **37 m**
80 - 0 km/h: **23,7 m**
60 - 0 km/h: **13,2 m**

CONSUMO (INMETRO)
Urbano (G): **ND**
Rodoviário (G): **ND**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.0 16V, turbo, injeção direta, gasolina

POTÊNCIA
265 cv a 5.000 rpm

TORQUE
41,5 kgfm a 1.600 rpm

CÂMBIO
Dupla embreagem, 7 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS E RODAS
225/40 R18

TANQUE
50 litros

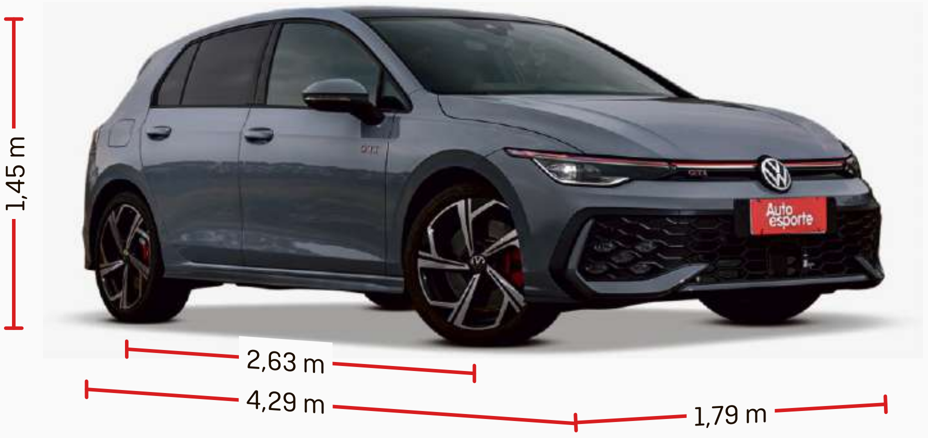
PORTA-MALAS
344 litros

PESO
1.450 kg

O QUE MAIS IMPORTA

O CARRO

- Versão brasileira do VW Golf GTI será 20 cv menos potente do que a opção vendida na Europa
- Hatch vendido aqui também terá faróis de LED mais simples
- Por outro lado, rodas serão herdadas do Golf R e teto solar virá de série



CURIOSIDADES

- Primeiras unidades do hatch chegam às lojas em março de 2026
- Bancos de couro e ajustes elétricos para o motorista são opcional de R$ 15 mil
- Primeiro lote com 350 unidades foi vendido em apenas um fim de semana

MULTIMÍDIA

12,9 polegadas

Sensível ao toque

Central multimídia de 12,9 polegadas segue o padrão dos carros elétricos da Volkswagen e oferece Apple CarPlay e Android Auto sem fio, além de ter um funcionamento intuitivo e rápido

DESTAQUES

- Abertura da tampa do porta-malas do Golf GTI é elétrica e o "botão" para acionamento é o próprio logotipo da Volkswagen, como no antigo Fox. A câmera de ré também fica ali

- Sistema IQ.Light, que utiliza LEDs controlados individualmente para adaptar a luz automaticamente às condições de condução, só está disponível na versão europeia do Golf

COMO ANDA?

Zero a 100 km/h
5,7 segundos

Foi o resultado de nosso teste com a especificação europeia. A brasileira terá um número oficial de 6,1 s

PONTOS

+ Bom desempenho e dirigibilidade impecável; é um esportivo "palatável" para uso no dia a dia

− Hatch médio deixa a desejar em acabamento e espaço interno, além de ter preço considerado "salgado"

ines249

NOVA PORTA DE ENTRADA

👍 Consumo, espaço para pernas e ombros, segurança e dirigibilidade

👎 Espaço para a cabeça, acabamento e comandos do volante

ines249

Jeep
Auto esporte

JEEP AVENGER ALTITUDE | 23.700 EUROS

CONFIRMADO NO BRASIL, AVENGER SERÁ O CARRO MAIS BARATO DA JEEP NO PAÍS E TERÁ MUITO MAIS DE PEUGEOT 2008 DO QUE DE RENEGADE

Leonardo Felix, de Roma (Itália)

A vida parecia mais simples quando os SUVs podiam ser divididos em P, M e G. Atualmente, esse mercado está tão ramificado que é preciso se esforçar para explicar o posicionamento de cada produto. É o caso do Jeep Avenger. Com lançamento e produção confirmados no Brasil para 2026, será o menor e mais barato SUV da marca em nosso mercado.

A partir do ano que vem, portanto, será o Avenger, não mais o Renegade, a porta de entrada da Jeep no Brasil. Sua missão será brigar com o Volkswagen Nivus em uma faixa entre R$ 120 mil e R$ 160 mil. Por isso, segundo o Autos Segredos, será comercializado em quatro versões. Ao mesmo tempo, o Renegade, que está saindo de linha em todo o mundo, exceto aqui, onde passará por mais um facelift e adotará motorização híbrida leve de 48V, deve ser reposicionado para uma faixa entre R$ 150 mil e R$ 200 mil.

Em comum com outros Jeep nacionais, o Avenger tem praticamente só o emblema da marca. A plataforma é a CMP, a mesma dos Peugeot 208 e 2008 e dos Citroën Aircross, Basalt e C3. Aliás, será produzido em Porto Real (RJ), mesma fábrica dos Citroën nacionais. Contudo, o Avenger usa uma versão mais sofisticada dessa matriz e tem no Peugeot 2008 sua referência mais próxima. Com ele, o novato compartilha na Europa elementos como para-brisa, coluna A, formato das por-

DIVULGAÇÃO

ines249

Jeep
Auto esporte
AVENGER

Entre-eixos é quase igual ao do Renegade e porta-malas é maior

POWER
ECO
CHARGE
0
P
km/h READY
100 %
390 km

tas laterais dianteiras, itens de acabamento interno e até a chave. No Brasil, herdará também a motorização 1.0 GSE turbo flex híbrida leve de 12 Volts com três cilindros, 12 válvulas e injeção direta. Serão 130 cv de potência e 20,4 kgfm de torque com etanol, gerenciados por um câmbio CVT de sete marchas simuladas com tração dianteira. Aqui há uma pendência curiosa: a Jeep possui uma diretriz mundial que demanda uma versão 4x4 para todos os seus produtos. A ver como essa questão será resolvida no Brasil.

Autoesporte foi a primeira mídia nacional a ter contato direto com o Avenger. E já podemos adiantar que muita coisa vai mudar na configuração brasileira em relação à europeia. Por exemplo, aqui os faróis de LED devem ser por espelhos, sem projetores com farol alto automático. Já as dimensões devem ser mantidas: 4,08 metros de comprimento, 1,78 m de largura, 1,54 m de altura e 2,56 m de entre-eixos. Ou seja, estamos falando de um SUV com largura e entre-eixos quase iguais aos de um Renegade, mas menos comprido e muito mais baixo. O resultado prático é uma cabine com vão similar para pernas e ombros, porém com ponto H mais baixo e menos espaço para a cabeça dos ocupantes.

O acabamento é outro ponto potencialmente sensível. O do Avenger europeu é predominado por plástico rígido; já o brasileiro, acredite se quiser, terá materiais de melhor qualidade, com a parte superior do painel central e das guarnições das portas laterais dianteiras macia ao toque. Ainda assim, ficará abaixo do bom padrão do Renegade. Por outro lado, o porta-malas de 380 litros ficará acima dos limitados 320 l do primo maior. Em suma, o Avenger terá papel mais racional de compra, embora o visual limpo e a silhueta larga e musculosa confiram um bom apelo estético.

Mecanicamente, o modelo tem direção elétrica progressiva, freios a disco nas quatro rodas e suspensão tra-

ines249

Volante do Avenger é inédito na marca, mas não é tão intuitivo quanto o dos demais Jeep nacionais

seira por eixo de torção. A dinâmica é similar à do 2008, o que é ótimo, pois o SUV tem direção direta e firminha, mesmo em modos de condução mais suaves, como Eco e Comfort, além de uma carroceria rígida, que inclina pouco lateralmente, e de frenagens eficientes desde o primeiro estágio. O nível de filtragem de pisos irregulares é similar ao de qualquer outro SUV compacto com eixo de torção. Agrada, mas passa longe da robustez do Renegade com sua arquitetura traseira independente. Pelo menos o vão livre em relação ao solo, de 20,1 cm, e os ângulos de transposição — 20° de ataque e 32° de saída — são dignos de um SUV.

A unidade que testamos tem motor 1.2 Puretech turbo a gasolina de 100 cv de potência e 20,9 kgfm de torque, com câmbio manual de seis marchas. Só é possível fazer uma relação de desempenho com a variante 1.0 turbo nacional híbrida leve em razão do torque, que deixa o Avenger muito esperto nas arrancadas e retomadas, até por pesar apenas 1.180 kg. O zero a 100 km/h oficial na Europa é de 10,6 segundos, bem próximo dos 10,3 s do Peugeot 2008 no Brasil. Por aqui, com 30 cv a mais e peso menor que o do Peugeot, podemos esperar um número abaixo de 10 s. Ainda ficará acima dos 8,8 s do Renegade T270, mas o combo final será de um SUV ágil e gostoso de dirigir. Na Europa, mesmo o Avenger básico dispõe de bloqueio eletrônico do diferencial dianteiro e modos de condução como Lama e Areia, além de Eco, Comfort e Sport. Tal padrão deve ser preservado na versão brasileira.

Em equipamentos, o Avenger que testamos já dispunha de cluster digital, central multimídia de 8,4" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, carregador de celular por indução (sem ventilação, diga-se), console central elevado, freio de estacionamento eletrônico, iluminação ambiente de LED, porta-luvas com abertura amortecida e tomadas USB-C, mas não tinha alças de teto nem saída de ar traseiras. Outro detalhe é que os avisos de cinto ficam no console de teto. Veremos como a Jeep trabalhará esses detalhes no Brasil.

O sistema Adas inclui controle de cruzeiro adaptativo (ACC), assistente de permanência em faixa e frenagem autônoma emergencial. O funcionamento é similar ao de outros Stellantis nacionais, mas os botões do volante multifuncional são bem diferentes e menos intuitivos. Espero que o Avenger nacional adote os mesmos comandos dos demais Jeep brasileiros.

Um dos maiores destaques do SUV, contudo, é o consumo. No teste que fiz por estradas vicinais da região da Toscana, obtive 15,6 km/l com gasolina E10 (10% de etanol). O ciclo europeu WLTP promete médias de até 17,5 km/l. No Brasil, se chegarmos perto disso com gasolina E30 será um avanço e tanto na comparação com o beberrão Renegade.

Em resumo, o Avenger tem tudo para surpreender em pontos como desempenho, dirigibilidade, espaço interno, porta-malas, tecnologias, segurança e consumo, mas pode causar rejeição por detalhes como acabamento, espaço para a cabeça e robustez. Será que os brasileiros vão aceitar o novo Jeep de entrada de braços abertos como receberam o próprio Renegade dez anos atrás? Será que a marca conseguirá, com ele, reverter a perda de participação de mercado de anos recentes? O Avenger pode até ser um Jeep pequeno, mas sua lista de missões será enorme.

AVENGER ALTITUDE
23,7 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.2 12V, turbo, injeção direta, gasolina
POTÊNCIA	100 cv a 5.500 rpm
TORQUE	20,9 kgfm a 1.750 rpm
CÂMBIO	Manual, 6 marchas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	10,6 segundos
CONSUMO (WLTP)	17,2 km/l (urbano) 17,5 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	215/55 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,08 m **Largura:** 1,78 m **Altura:** 1,54 m **Entre-eixos:** 2,56 m
TANQUE	44 litros
PORTA-MALAS	380 litros (fabricante)
PESO	1.180 kg

Jeep
Auto esporte

ines249

MERCEDES-BENZ CLA | 55 MIL EUROS

HORA DA VIRADA?

MERCEDES FRACASSOU NA PRIMEIRA INVESTIDA ELÉTRICA E, AGORA, QUER MUDAR O CENÁRIO PARA SOBREVIVER; SERÁ O BASTANTE?

Joaquim Oliveira, de Copenhague (Dinamarca)

DIVULGAÇÃO

ines249

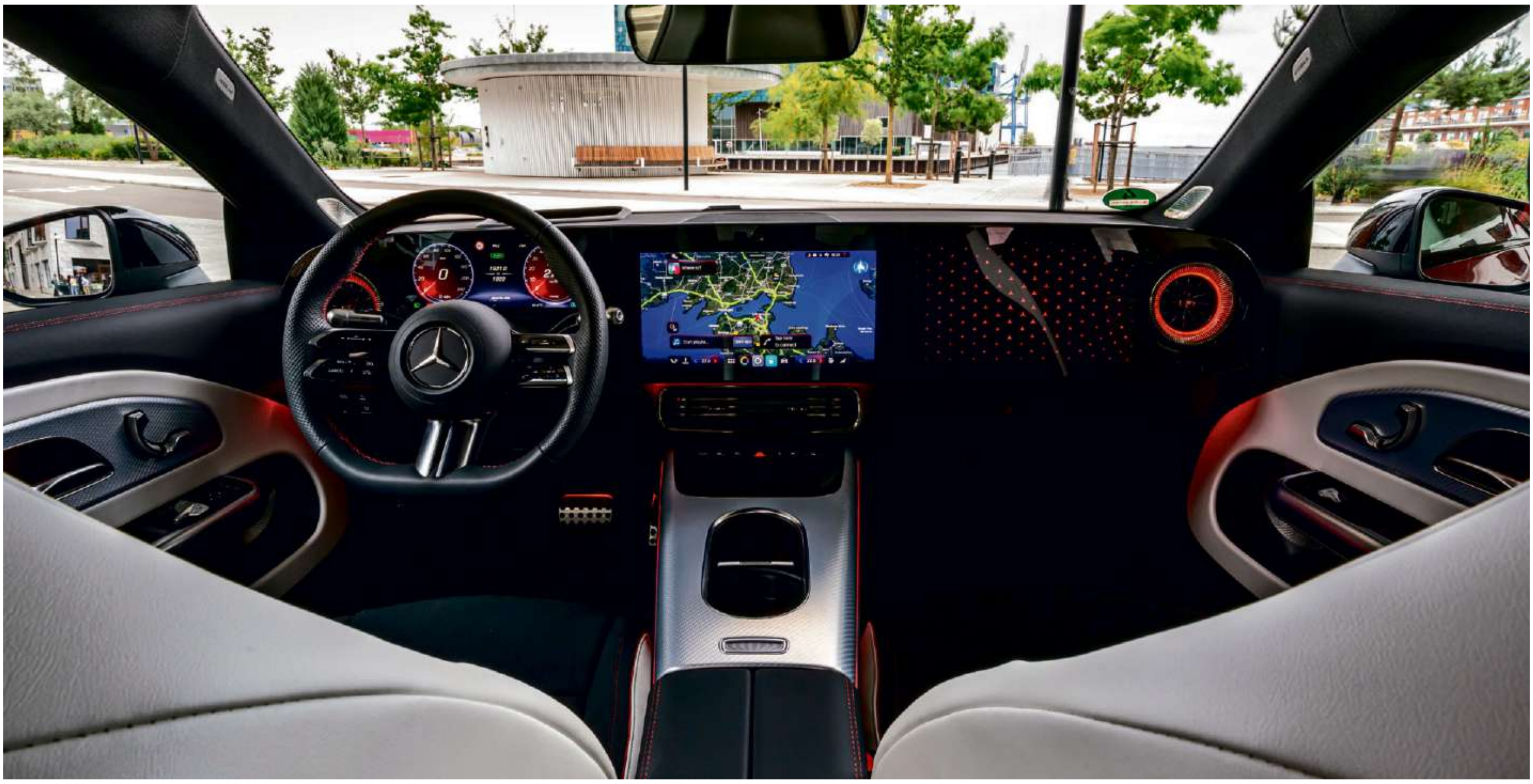
As coisas não estão boas para a Mercedes, especialmente com os modelos elétricos. Os luxuosos EQS e EQE não convenceram na Europa e na China — mercados em que a marca foi ultrapassada por todas as concorrentes diretas. São produtos com claras limitações: pouca versatilidade de plataforma, tecnologia de carregamento medíocre e falta de poder no design exterior e interior. Portanto, a pressão é grande em relação à chegada do novo CLA.

Este é o Mercedes-Benz desenvolvido com as maiores expectativas em décadas, mas a verdade é que o desafio preocupa logo de entrada. Ele parte de salgados 55 mil euros (R$ 345 mil em conversão direta); o Tesla Model S, por exemplo, começa em 40 mil euros (R$ 250 mil). É fato que o concorrente americano já tem alguns anos de vida...

O novo CLA é feito sobre a plataforma modular Mercedes Modular Architecture (MMA). Além de servir ao protagonista deste texto, a base técnica dará origem aos novos CLA Shooting Break, GLA e GLB, o que também marca o desaparecimento da dupla Classe A e Classe B. Com a estagnação das vendas de EVs no ocidente, versões híbridas também voltaram à pauta nos escritórios em Stuttgart (Alemanha).

Ao contrário dos principais concorrentes de Audi e BMW, a Mercedes começou a abandonar motores diesel ou híbridos plug-in, iniciando por este CLA. Grande parte da tecnologia foi desenvolvida com o avançado conceito Mercedes Vision EQXX. O CLA é um sedã cupê premium de tração traseira com 272 cv. Versões mais potentes agregam um segundo motor elétrico no eixo dianteiro para entregar até 354 cv.

ines249



Chegou a hora de a Mercedes-Benz ter um carro elétrico de volume?

Essa nova arquitetura é alimentada por um sistema elétrico de 800 volts que permite velocidades de carregamento de até 320 kW. Atualmente, nem a versão mais cara do EQS vai além dos 200 kW. O que isso significa na prática é que o CLA e seus derivados serão capazes de recuperar até 325 km de autonomia em dez minutos num carregador muito potente (e raro).

Com ritmos moderados em percursos urbanos, o consumo médio é de 8,3 kW/km — eficiência que se faz presente graças à adoção de um câmbio automático de duas marchas, como o do Porsche Taycan, o que propicia autonomia WLTP de até 790 km na configuração com bateria de 85 kWh. As versões de entrada terão bateria de menor capacidade, de 58 kWh, devido à química menos avançada dos íons de lítio.

E já que a eletrificação está em um ritmo menos avançado, no início de 2026 chegará a opção a combustão do CLA. Inclusive, a Mercedes pretende entregar um visual que não seja muito diferente daquele das motorizações elétricas: o objetivo é usufruir das sinergias da plataforma MMA, porém colocando abaixo do capô um motor 1.5 de quatro cilindros (desenvolvido em parceria com a Geely). É algo que poderá causar um arrepio na espinha dos fãs mais fervorosos da marca alemã, mas a verdade é que os atuais Classe A, CLA e companhia também usam um motor estrangeiro — no caso, o 1.3 de origem Renault.

O novo 1.5 turbo estará disponível em três níveis de potência: 136 cv, 163 cv e 190 cv. Graças ao sistema híbrido leve de 48 volts, o pico de potência é incrementado em 27 cv. Melhor do que a força adicional é a possibilidade de autonomia totalmente elétrica de cerca de 4 km em zonas urbanas, algo notável para uma tecnologia menos parruda do que a de um híbrido pleno.

ines249

Auto esporte

Mas centremos nossa atenção na versão elétrica 250+ que dirigi em Copenhague (Dinamarca). A silhueta dessa terceira geração segue a receita das anteriores, com uma carroceria que lhe confere ar de cupê, mesmo tratando-se de um veículo de quatro portas. Tal formato contribui ainda para o coeficiente de arrasto aerodinâmico de somente 0,21.

A nova grade buscou inspiração nos modelos AMG mais recentes e se destaca pelo fundo estrelado: são mais de 140 pequenos pontos iluminados, como no Vision EQXX. No interior, o principal destaque é a vasta prancha que se estende por toda a largura do painel: um conjunto de três telas para painel de instrumentos (10,3''), central multimídia (14'') e entretenimento do passageiro (12,2''). Como opcional há o gigantesco head-up display de 12,2'', um dos maiores do segmento.

👍

Comportamento dinâmico, carregamento rápido, sistema de mídia

👎

Espaço traseiro, poucos comandos físicos e acabamento

ines249

CÉU AZUL O CLA oferece um belo teto panorâmico

Como um computador sobre rodas, o CLA é gerido por um sistema operacional com acesso à nuvem. A inteligência artificial está ligada aos sistemas de Google, Microsoft e Chat-GPT para melhorar a experiência do usuário. Eis uma inovação que ainda não chegou aos irmãos maiores e mais caros Classe E e Classe S, também conhecidos por um perfil mais conservador.

As luzes do painel e os LEDs ambientes variam de acordo com o modo de condução. O motorista poderá selecionar uma opção entre 64 cores disponíveis. O teto panorâmico é item de série, mas o felizardo poderá escolher entre duas opções de bancos dianteiros: mais esportivos ou confortáveis (alternando entre couro, tecido e camurça).

A solidez da montagem e de vários materiais favorece a qualidade percebida, mas a superfície superior do painel não causou boa impressão, sendo apenas levemente suave ao toque. A aplicação do acabamento black piano parece excessiva. Se antes a Mercedes era conhecida pela redundância de comandos físicos, agora nota-se uma redução deles — o que, em alguns casos, foi longe demais: vários comandos agora estão restritos à central multimídia, como o aquecimento dos bancos.

O espaço na segunda fileira é razoável em largura, ainda que um passageiro central fique sempre apertado. Em comprimento também é comedido, mas como a altura é prejudicada pela descida da carroceria atrás, acaba por não sobrar muito para passageiros acima de 1,80 metro. O porta-malas é um dos menores da categoria, com apenas 405 litros,

CLA 250+
Auto esporte
NYHAVN

ines249

Auto esporte

Detalhe do logotipo da Mercedes é sacada de design interessante no Mercedes CLA

mesmo considerando os 101 litros acrescentados pelo compartimento dianteiro.

Dinamicamente, o quadro geral é positivo. A suspensão, independente nas quatro rodas, mostra equilíbrio entre estabilidade e conforto. A direção colabora para essa boa impressão: é tendencialmente leve, mas com precisão suficiente para estradas. Outra evolução registrada é da frenagem, sem qualquer vestígio do toque esponjoso. O sistema sem ligação física ("by-wire") tem a vantagem de atuar mais rapidamente e oferece modulação acertada.

O CLA mantém quatro níveis de desaceleração regenerativa que a Mercedes usa em outros modelos: D+ (sem desaceleração), D (fraco), D- (médio) e D-Auto (one-pedal drive). A principal novidade é a forma de escolha dos níveis: em vez de borboletas no volante, agora há uma haste fixa na coluna de direção, próxima à alavanca do câmbio automático.

A Mercedes também fez um bom trabalho na insonorização da cabine, em parte porque o motor síncrono de ímã permanente é silencioso, mas também devido à utilização de vidros duplos para melhorar a vedação.

Pisando fundo, o CLA acelera de zero a 100 km/h em 6,7 segundos. E as retomadas de velocidade também são adequadas. Mesmo com o disparo instantâneo congênito dos carros elétricos (os 34,1 kgfm de torque são entregues de forma imediata), não se sentem perdas de tração em piso seco.

O câmbio de duas marchas é muito suave: só quando o condutor acelera fundo é possível sentir a passagem da 1ª para a 2ª. Essa mudança se define em função de variáveis, como o modo de condução escolhido e a carga aplicada sobre o acelerador. Meu test drive pela Dinamarca terminou com média de 7,1 km/kW, o que permitiria alcançar 652 km com uma única carga completa no novo Mercedes-Benz CLA.

Vale dizer que as condições de rodagem eram as ideais em Copenhague (percurso urbano, temperatura de 22°, controle de velocidade rigoroso, entre outros pontos). Mesmo não igualando a otimista autonomia máxima de 790 km (em ciclo WLTP), essa versão merece ser elogiada. O resto você descobrirá no ano que vem, quando a terceira geração do CLA enfim desembarcar no Brasil.

CLA 250+
55 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Elétrico, traseiro, síncrono
POTÊNCIA	272 cv
TORQUE	34,1 kgfm
CÂMBIO	Automático, 2 marchas
ZERO A 100 KM/H	6,7 segundos
BATERIA	85 kWh (íons de lítio)
AUTONOMIA	790 km (WLTP)
CARREGAMENTO MÁX.	320 kW (DC) 11 kW (AC)
CONSUMO (WLTP)	7,1 km/kW
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	205/55 R17
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,72 m **Largura:** 1,85 m **Altura:** 1,46 m **Entre-eixos:** 2,79 m
PORTA-MALAS	405 litros (fabricante)
PESO	2.055 kg

ines249

Recentemente, o Jardim América, em São Paulo (SP), superou o Leblon, no Rio de Janeiro (RJ), como o bairro com metro quadrado de aluguel mais caro do Brasil. Para locar um imóvel ali, uma pessoa paga, em média, R$ 126 por m². Fosse um imóvel, certamente o GAC Aion V estaria no lado oposto desse ranking. À venda por R$ 219.990, o SUV elétrico é detentor de uma das melhores relações de espaço/preço do país.

Vamos aos números. Em uma carroceria de 4,61 metros de comprimento, porte muito similar ao de um Toyota Corolla (4,63 m), o Aion V entrega entre-eixos de 2,78 m, medida parecida com a de carros cerca de 20 cm mais compridos. Estamos, portanto, diante do SUV médio com melhor aproveitamento de espaço do Brasil. E se você pensa que o chinês se equivale a um daqueles apartamentos antigos, cuja área é generosa, mas o comprador vai encontrar uma série de problemas decorrentes do tempo, engana-se.

Ao contrário de um imóvel velho e com a arquitetura elétrica toda comprometida, o fornecimento de energia não será um problema para o Aion V. Afinal, a bateria de 75,3 kWh de capacidade garante autonomia de 389 km, segundo o Inmetro. No otimista padrão chinês CLTC, o alcance é de 602 km. Em nosso teste, o modelo chinês fez média de 6,8 km/kWh. Logo, podemos projetar uma rodagem de 512 km com uma carga. A velocidade máxima de recarga é de 180 kW, cenário em que elevar o nível da bateria de 30% para 80% leva apenas 16 minutos.

E já que minha "deixa" para falar do Aion V foi o mercado imobiliário, nada mais justo do que dividir o SUV por cômodos nesta avaliação. Nossa visita começa pelo escritório — mas pode chamar de banco do motorista. Ali, o condutor encontra banco de couro com ajustes elétricos e massagem. Também tem à disposição um quadro de instrumentos digital de 8,9 polegadas. Em um mundo com telas cada vez maiores, um cluster modesto e com possibilidades reduzi-

ines249

Metro quadrado acessível

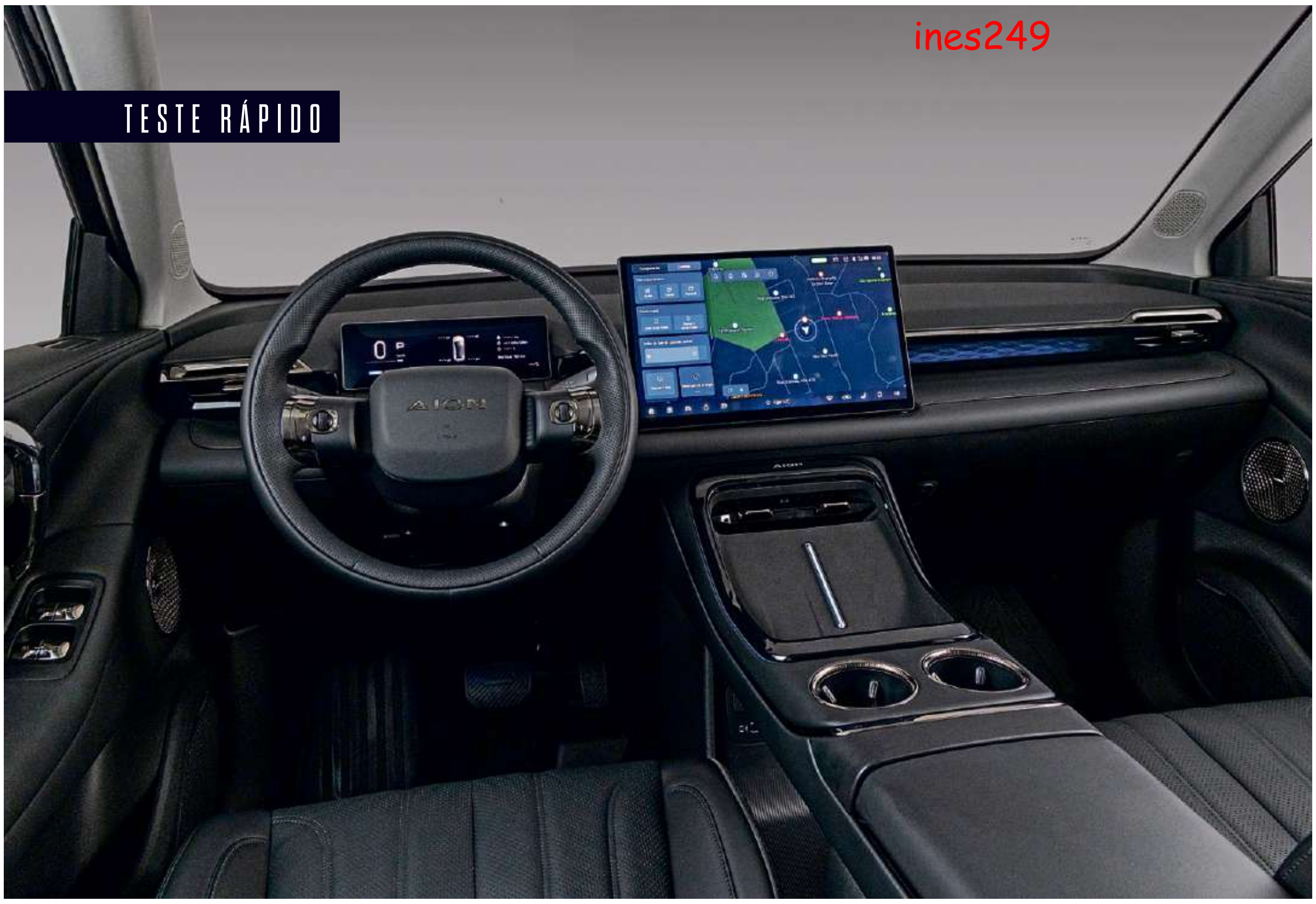
GAC AION V ELITE | R$ 219.990

ELÉTRICO OFERECE MUITO ESPAÇO E ATÉ FRIGOBAR A PREÇO ATRAENTE, MAS A MARCA AINDA PRECISA SE CONSOLIDAR; VALE A PENA INVESTIR?

André Paixão

RENATO DURÃES

ines249



Mesinha, geladeira e a possibilidade de formar uma cama são itens de versatilidade únicos

👍 Autonomia, acabamento, espaço e mimos de carros de luxo

👎 Comandos ficam somente na tela; rede de lojas ainda é pequena

das de personalização. É possível apenas mudar as informações projetadas do lado direito: mapa, pressão dos pneus e odômetro são algumas das opções disponíveis. A visualização, contudo, é bastante clara e objetiva.

Difícil mesmo é conviver com a falta de teclas físicas na cabine. Não há um único botão para funções básicas, como ajuste dos retrovisores, acionamento da ventilação ou mudança dos modos de condução. Tudo é feito por meio da central multimídia de 14,6 polegadas. Falando nela, o layout é limpo e tem visual moderno. Mas entender onde fica cada tipo de controle leva um certo tempo. Quase todos os membros da redação de **Autoesporte** guiaram o Aion V, e a reclamação relacionada à usabilidade do aparelho foi unânime. Um exemplo é o comando para destravar o conector da recarga. Não encontramos de jeito nenhum. Por sorte, descobrimos que é preciso apertar duas vezes o botão do porta-malas na chave. Vai entender...

Ao volante, o SUV elétrico poderia empolgar mais. Os 204 cv de potência, 24,5 kgfm de torque e aceleração de zero a 100 km/h em 7,9 segundos (informação da fabricante) sugerem um carro mais divertido do que, de fato, é. Claramente, o modelo foi criado pensando em transportar uma família com conforto, assim como uma casa de condomínio com três suítes é perfeita para um casal que tem filhos. Aqui, um elogio à concepção do modelo chinês: mesmo sem ter passado pelo processo de adaptação de direção e suspensão para atender ao público brasileiro, a rodagem é surpreendentemente boa.

A suspensão não é molenga, como no GS4, por exemplo. E olha que a arquitetura traseira é por eixo de torção, em uma faixa de preço em que o tipo multilink, mais refinado, tornou-se praticamente regra. Fora isso, a direção tem a firmeza necessária para transmitir segurança ao motorista. As acelerações são suaves e progressivas, mostrando que nem todo carro elétrico precisa ser velocista. Entre as babás (eletrônicas), frenagem de emergência, correção de saída de faixa, controle de cruzeiro adaptativo (ACC) e alerta de colisões frontal e traseira. Há ainda sete airbags, incluindo uma inusitada bolsa central.

Passando aos demais cômodos, é óbvio que não há uma cozinha no Aion V. Mas não é que a GAC deu um jeito de instalar geladeira e forno no SUV? E

ines249

não se trata de uma figura de linguagem: há, literalmente, um compartimento que pode ser refrigerado ou aquecido a temperaturas que vão de -15 °C a 50 °C. É possível, inclusive, deixar o equipamento funcionando por até 24 horas, mesmo após sair do veículo. O aparelho só desliga quando a bateria do carro estiver com menos de 10% de carga. Testamos, claro, e o funcionamento impressiona. Conseguimos congelar uma garrafa de água em poucas horas!

Se você quiser armazenar alimentos ou bebidas para usar na geladeira, a despensa — ou porta-malas — do GAC Aion V acomoda 427 litros. Nada muito surpreendente para o porte do SUV. O volume ainda pode ser prejudicado se o banco traseiro bipartido estiver reclinado. Sim, é possível deitar o encosto a ponto de transformar a segunda fila, que vamos tratar como sala de estar, em poltronas. Fora isso, deitando os bancos da frente forma-se uma espécie de cama (veja foto ao lado). A boa qualidade do estofamento de couro ajuda a aumentar o conforto a bordo. Se desejar, o ocupante do lado direito pode usar uma mesinha retrátil para se alimentar ou trabalhar com um notebook ou tablet, no melhor estilo das minivans dos anos 2000.

Ainda falando do convívio do Aion V com nossa redação, mesmo os mais altos da equipe, com 1,90 m, conseguiram se acomodar confortavelmente no banco traseiro, inclusive crusando as pernas. As saídas de ventilação ficam na coluna B e o acabamento espelha a excelente qualidade percebida na frente. Há muito plástico emborrachado e couro, além de montagens com folgas justas entre peças. Nesse aspecto, o SUV até parece ser mais caro. O trabalho dos arquitetos foi impecável ao trazer percepção de valor.

Do lado de fora, o Aion V recebeu menos elogios em relação ao visual. Eu, particularmente, gosto do estilo, que faz lembrar um personagem de desenho em quadrinhos. Os faróis têm formato amendoado e assinatura de LED que remete a um par de olhos. A carroceria estilo minivan também foge do padrão de SUVs médios. Por fim, as rodas de 19 polegadas não parecem tão grandes. Se você tem a impressão de que todos os novos empreendimentos da cidade têm a mesma cara, talvez o Aion V seja para você. É uma proposta diferente, mas que não vai agradar a todos.

Fazendo uma última associação entre o mercado imobiliário e o Aion V, é possível enxergar a GAC como uma nova construtora, que acaba de chegar ao Brasil e precisa criar sua reputação. Está oferecendo um veículo elétrico, moderno, espaçoso e versátil pelo mesmo preço de rivais de marcas tradicionais, mas com propulsão apenas a combustão ou híbrida. Os atrativos são muitos. Porém, só arriscando para descobrir se esse empreendimento valerá a pena a longo prazo. ▲

AION V ELITE
R$ 219.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dianteiro, elétrico, síncrono, ímãs permanentes
POTÊNCIA	204 cv
TORQUE	24,5 kgfm
CÂMBIO	Automático, 1 marcha, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	7,9 segundos
BATERIA	75,3 kWh (LFP)
AUTONOMIA	389 km (Inmetro)
CARREGAMENTO MÁX.	6,6 kW (AC) 180 kW (DC)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	225/45 R19
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,61 m **Largura:** 1,85 m **Altura:** 1,69 m **Entre-eixos:** 2,78 m
PORTA-MALAS	427 litros (fabricante)
PESO	1.920 kg

UM SÓ PLANETA
PATROCÍNIO — GERDAU O futuro se molda
APOIO — Marfrig brf
PARCERIA — O MUNDO que queremos · ONU programa para o meio ambiente 50
REALIZAÇÃO — EDITORA GLOBO · EDIÇÕES | GLOBO CONDÉ NAST · SGR | 100 ANOS DE GLOBO
Conheça **#UMSÓPLANETA** – o maior movimento editorial brasileiro sobre sustentabilidade. Acesse **umsoplaneta.globo.com**

ines249

OMODA
Auto esporte

OMODA 5 HEV PRESTIGE | R$ 185 MIL

OMODA 5 HEV APOSTA NO PREÇO E NO ÓTIMO CONSUMO ACIMA DOS 23 KM/L NA CIDADE PARA BATER DE FRENTE COM JEEP COMPASS E TOYOTA COROLLA CROSS

André Schaun | Renato Durães

VIAGEM SEM ESCALA

ines249

Ou você produz um carro eficiente ou não o coloca no mercado. É assim que as fabricantes têm operado nos últimos anos para alcançar metas de eficiência energética com as novas — e rigorosas — leis ambientais em todo o mundo. No Brasil, com o preço médio da gasolina acima de R$ 6,20 há muito tempo, comprar um carro econômico virou prioridade para muita gente. É com esse apelo de economia de combustível, com consumo acima de 23 km/l na cidade, que o novato Omoda 5 HEV chega por R$ 184.990 na versão topo de linha, Prestige, para brigar com Jeep Compass e Toyota Corolla Cross.

Chamado pela marca chinesa de SHS (Super Hybrid System), o conjunto é híbrido pleno, tal qual o da família Corolla, e tem bateria de 1,8 kWh de íons de lítio sem recarga externa. O motor 1.5 TGDI turbo a gasolina com injeção direta de 135 cv, o mesmo do Jaecoo 7, trabalha em ciclo Miller e em conjunto com outro propulsor elétrico dianteiro. Juntos, entregam 224 cv de potência e 30,1 kgfm de torque combinados. O câmbio é DHT (Dedicated Hybrid Transmission), com uma marcha mecânica e múltiplas variações geradas pelo motor elétrico.

O Omoda 5 HEV é bonito, mas segue bem a cartilha da nova onda de carros chineses no Brasil, com uma grade enorme e DRLs de LED afilados para dar uma cara invocada. O modelo tem grade com divisórias internas em formato de pequenos losangos que se entrelaçam, com acabamento de preto brilhante. Os faróis de LED ficam mais abaixo, em posição vertical.

Na traseira, as lanternas de LED também são interligadas — como na maioria dos conterrâneos vendidos por aqui. No para-choque, parece que a saída de escapamento é dupla; porém, é só um jogo visual: a verdadeira saída é simples e camuflada. O porta-malas tem abertura elétrica e capacidade para 372 litros, o que não é muito considerando que se trata de um SUV cupê médio. Compass e Corolla Cross têm compartimentos de 410 l e 440 l, respectivamente. Outro detalhe, este quase inaceitável para um veículo com esse porte e preço, são os freios traseiros a tambor. O Omoda tem 4,44 metros de comprimento, 1,82 m de largura, 1,59 m de altura e 2,61 m de entre-eixos.

Na cabine, a Omoda Jaecoo se esforçou para criar um ambiente aconchegante para os ocupantes traseiros do Omoda 5

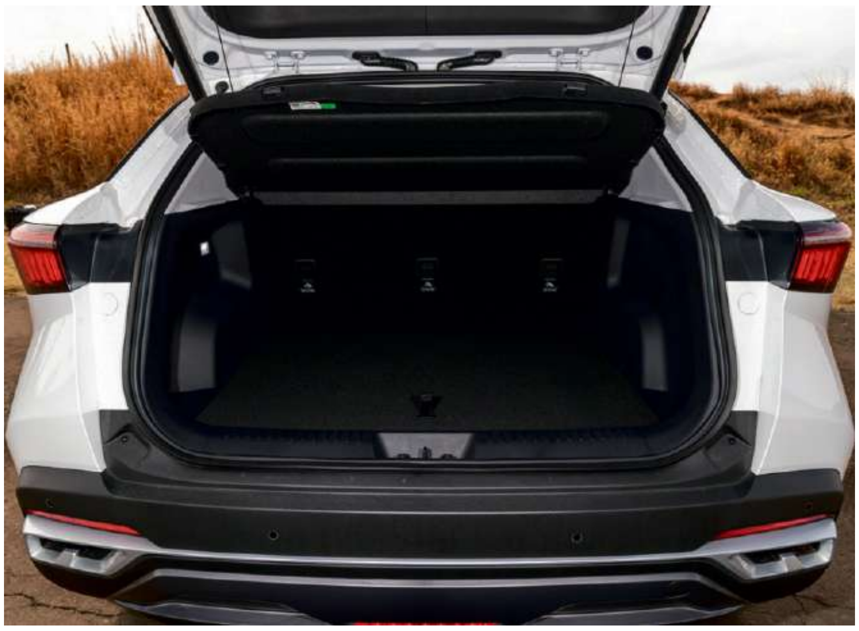
ines249

OMODA
Auto esporte

Preço abaixo do praticado pelos rivais e ótimo consumo de combustível

Espaço interno; multimídia instável; suspensão e freios traseiros simples

Porta-malas tem só 372 litros, muito abaixo da média do segmento de SUVs médios



HEV. Há saídas de ventilação, tomadas USB (dos tipos A e C), apoio de braço central com porta-copos e apoios de braço macios nas portas. Mas o espaço para uma pessoa da minha altura — 1,87 m —, já com o banco ajustado para mim, não é dos melhores para as pernas, e a cabeça encosta no teto. Em suma, o SUV cupê parece maior por fora do que por dentro. A unidade que avaliamos é pré-série, o que significa que não está 100% pronta como as versões de produção. Segundo a fabricante, cerca de 98% do que vimos serão iguais no produto final.

Sentado no banco do motorista, me deparo com uma luz laranja de advertência no painel, com uma exclamação (!) dentro de um triângulo. De acordo com a Omoda, é apenas um alerta que indica ser um protótipo. O painel de instrumentos e a central multimídia, cada um com 12,3", são integrados. Por ser um pré-série, a conexão com o Apple CarPlay sem fio demorou um pouco para acontecer e, depois, apresentou instabilidade. O console central é elevado e tem dois andares, algo bom para o motorista que gosta de ficar separado do passageiro. A parte de cima é bem distribuída, com freio de estacionamento eletrônico, dois porta-copos e carregador de celular por indução. A parte inferior se transforma em um enorme porta-objetos com outras duas tomadas USB (tipos A e C) e uma tomada de 12V. Ao menos na versão Prestige, topo de linha, o acabamento é muito bom: a superfície do painel é toda emborrachada e a parte central, revestida de vinil. O banco do motorista tem ajustes elétricos e o volante, regulagem manual de altura e de profundidade. A alavanca do câmbio fica no canto direito da coluna de direção, como nos carros da Mercedes-Benz, principalmente.

Nos primeiros quilômetros com o Omoda 5 HEV, em baixa velocidade na cidade, a sensação é a de estar guiando um carro elétrico, com desempenho suave e silêncio a bordo. A suspensão é firminha e espelha bem as irregularidades do solo — como em um Volkswagen. Um ponto negativo é que o carro raspa com frequência, pois o vão livre do solo é de apenas 14,5 centímetros, número mais próximo de um hatch que de um SUV. Por outro lado, a suspensão traseira é multilink, mesma arquitetura do Jeep Compass. O Corolla Cross adota eixo

DIVULGAÇÃO

ines249

PULL & TURN
ON
OFF
PASSENGER
AIRBAG

de torção, uma solução mais simples. No teste de consumo de **Autoesporte,** com o ar ligado, a média foi de 23,3 km/l. Como o tanque tem 51 litros, a autonomia urbana é de incríveis 1.188 km. Da minha casa até a redação de **Autoesporte**, ida e volta, são 14 km. Se eu usasse o Omoda 5 HEV apenas para trabalhar, daria para ir e voltar 85 vezes sem precisar reabastecer.

Como todo híbrido, o SUV cupê da Omoda Jaecoo tem consumo rodoviário pior, já que as acelerações são mais constantes e há menos recuperação de energia das baterias em frenagens ou desacelerações. Por isso, marcou 18,9 km/l, ainda um número excelente, capaz de render um alcance de mais de 960 km entre cada visita ao posto em viagens mais longas. Por falar em rodovias, ao pisar mais fundo no acelerador nota-se certo tranco nas retomadas. Em alguns momentos, parece até que o carro acelera mais do que o movimento do pé indica — pode ser um reflexo de ainda ser uma unidade pré-série...

O SUV não é dos mais leves (1.546 kg). Tem relação peso/potência de 6,9 kg/cv e peso/torque de 51,4 kg/kgfm. Ainda assim, o zero a 100 km/h de fábrica é bom: 7,9 segundos. Mesmo com mais de 1,5 tonelada, o carro tem frenagens suaves, especialmente na estrada, além de boa dinâmica nas curvas, com pouca rolagem da carroceria. Um ponto que incomoda é o isolamento acústico, pois há muita interferência externa na cabine.

Como itens de série, a versão Prestige oferece sete airbags, retrovisores externos com rebatimento elétrico e aquecimento, bancos dianteiros com aquecimento e ventilação, ar digital de duas zonas, teto solar elétrico (com persiana manual), câmera 360 graus e sensores de estacionamento traseiros e dianteiros.

Por R$ 185 mil, o Omoda 5 HEV é mais barato do que Compass e Corolla Cross, mas peca em alguns aspectos para um SUV desse porte, como a altura em relação ao solo e o espaço interno. O pacote de equipamentos é bem servido, principalmente em segurança. Quando colocamos tudo na balança, o consumo pesa mais que qualquer outro fator. Você pode ir de São Paulo ao Rio de Janeiro e voltar sem precisar fazer escala no posto de combustível, por exemplo.

Desbancar Jeep Compass e Corolla Cross é uma missão difícil e que deve levar tempo — se é que acontecerá algum dia. Mas se você quer poupar tempo (e seu bolso), e visitar seu amigo frentista só de vez em quando, o Omoda 5 HEV é, sem dúvida, um bom aliado para levá-lo mais longe do que qualquer rival.

Console central elevado tem dois andares; telas digitais são integradas e bancos dianteiros têm ventilação e aquecimento

OMODA 5 HEV PRESTIGE
R$ 185 MIL

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, turbo + motor elétrico
POTÊNCIA (COMB.)	224 cv
TORQUE (COMB.)	30,1 kgfm
CÂMBIO	Automático, múltiplas relações, tração dianteira
BATERIA	1,8 kWh (íons de lítio)
ZERO A 100 KM/H	7,9 segundos
CONSUMO (AUTOESPORTE)	23,3 km/l (urbano) 18,9 km/l (rodoviário)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	215/55 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,44 m **Largura:** 1,82 m **Altura:** 1,59 m **Entre-eixos:** 2,61 m
TANQUE	51 litros
PORTA-MALAS	372 litros (VDA)
PESO	1.546 kg

ines249

O ATAQUE

RAM 3500 LIMITED LONGHORN | R$ 679.990

MAIOR PICAPE DO BRASIL AGORA É TAMBÉM A MAIS POTENTE; MAS ISSO LEVOU OUTRO NÚMERO A SUBIR (E MUITO): O PREÇO

Marcus Celestino

A Ram 3500 é um colosso não à toa. A maior e, agora, mais potente picape do Brasil chega à linha 2025 com predicados inéditos, pronta para justificar seu posto de objeto de desejo de muita gente. Mas... e quanto aos preços? Se antes eles faziam com que a caminhonete fosse uma realidade para poucos, agora talvez façam com que mais consumidores fiquem apenas na fase do flerte com o produto. Afinal, a Ram enxugou o pacote de versões da titânica, que não tem mais a opção Laramie (R$ 504.990 na linha 2024). Restaram duas configurações: a Laramie Night Edition, que ficou R$ 105 mil mais cara e sai por R$ 619.990, e a Limited Longhorn, cujo preço foi reajustado em R$ 130 mil e passa a custar R$ 679.990. Pois é.

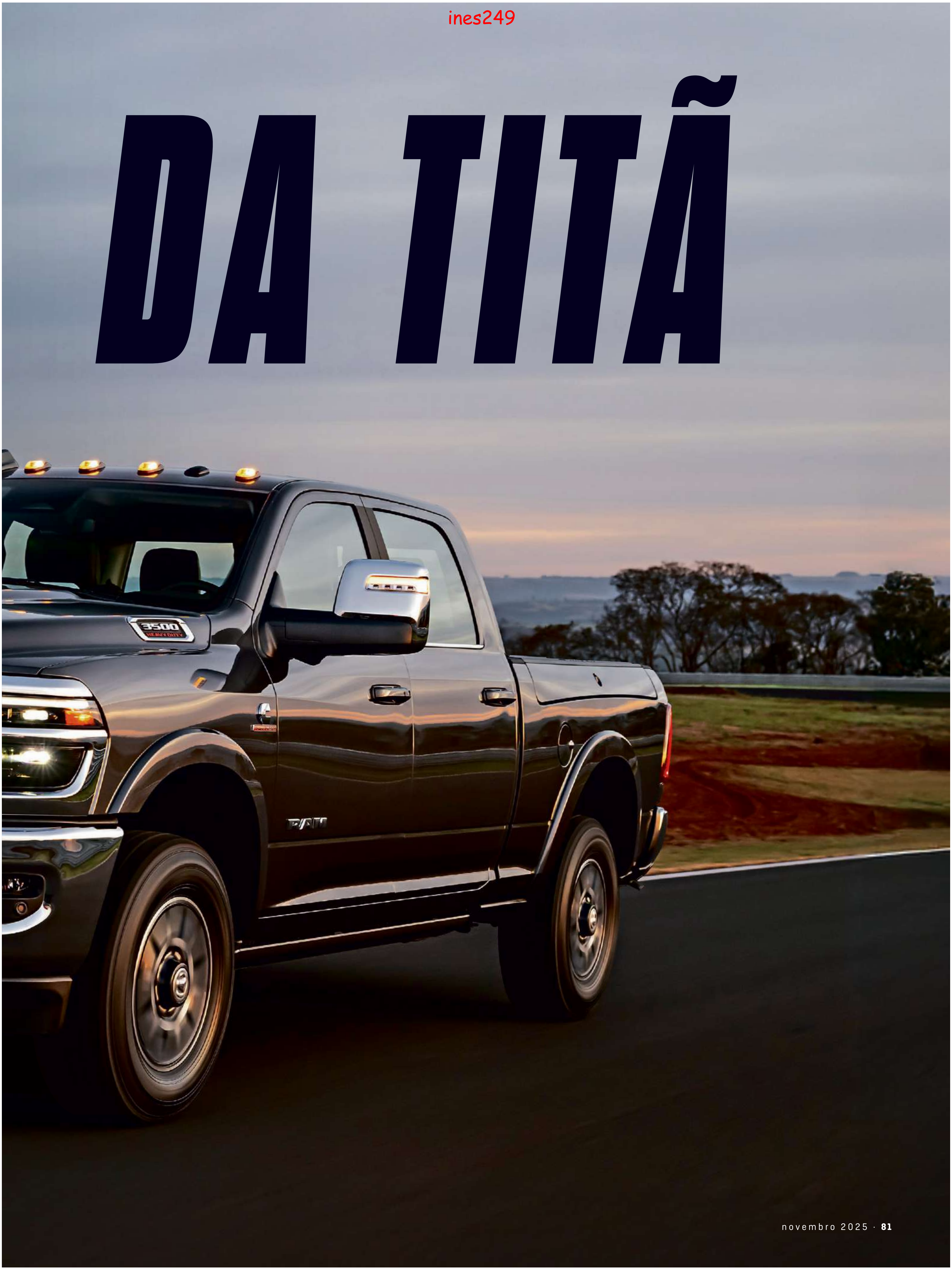
A linha 2025 da Ram 3500 traz como grande vedete o motor 6.7 Cummins turbodiesel, que passa a render 436 cv de potência e 149 kgfm de torque. É um ganho de 59 cv e 32 kgfm em relação à predecessora, o que ajuda a explicar os aumentos tão expressivos. Para chegar a esses números, a Ram trocou o turbocompressor e redesenhou bloco, cabeçote e coletor de admissão.

RAM
Auto esporte

DIVULGAÇÃO

ines249

DA TITÃ



ines249

O câmbio também é novinho em folha: Torqueflite HD automático de oito marchas, fornecido pela ZF. Segundo a Ram, a combinação entre câmbio e diferencial garante relação final capaz de multiplicar o torque sem comprometer as capacidades da picape, oferecendo melhor desempenho em estradas não pavimentadas. A transmissão tem, ainda, 4x4 com reduzida.

Uma curiosidade é que a marca não é obrigada a declarar o consumo de combustível. Por ter mais de 3,5 toneladas de Peso Bruto Total (PBT) e ser classificada como caminhão, demandando CNH tipo C, a 3500 não precisa “prestar contas” ao Inmetro. Vale dizer que o tanque tem capacidade para 117 litros. Também por ser homologada como caminhão, a 3500 tem de seguir os mesmos limites de velocidade e restrições de circulação de qualquer veículo pesado.

Fizemos um curtíssimo trecho off-road de 4 km com a nova 3500 e podemos dizer que a gigante se mostra digna do trabalho pesado, principalmente com o 4x4 ativado. Os 149 kgfm de torque garantem ótimas retomadas mesmo com a caçamba carregada. A suspensão traseira com feixe de molas semielípticas assegura a robustez que se espera de uma picape. No geral, o curso é mais curto que o de vários SUVs, mas os bons ângulos de entrada (22,5 graus) e saída (25,3 graus) fazem com que a 3500 ataque obs-

Motor 6.7 Cummins foi retrabalhado para ganhar 59 cv de potência e 32 kgfm de torque

ines249

táculos sem esmorecer. Além disso, o próprio peso (quase 3,6 toneladas em ordem de marcha) ajuda a mantê-la estável em declives e até na transposição de cursos d'água.

Preparado para números superlativos? Trata-se de uma picape com 6 metros de comprimento, 2,12 m de largura, 2,03 m de altura e entre-eixos de 3,79 m. A altura mínima em relação ao solo é de 21,3 centímetros. O comprimento máximo da caçamba é de 1,93 m, com largura de 1,29 m. Ainda não está satisfeito? Eis que a capacidade de carga é de 1.599 kg. Há, ainda, dois compartimentos laterais de 122 litros cada, os famosos "Ram Box", que podem levar gelo, água ou qualquer outra coisa para o churrasco do fim de semana. Na cabine, é possível criar uma plataforma plana rebatendo o assento traseiro para acomodar mais itens.

De volta ao volante. A direção eletro-hidráulica não é um "morango". Trilhas mais fechadas não são recomendadas. Em áreas abertas, contudo, a Ram 3500 brilha e mostra toda a sua vocação, com boa articulação e rigidez estrutural adequada. A picape pode puxar um trailer de 7,5 toneladas e 16 metros numa boa. As câmeras são de grande valia na operação, com necessidade pontual de recorrer aos retrovisores externos — que podem ser esticados. Com o reboque acoplado, sente-se um atraso de frenagem entre a picape e o implemento, o que ocasiona "pancadas" na cabine. Felizmente, é possível gerenciar isso por meio de um controle deslizante dentro da picape.

O motor 6.7 Cummins faz com que a 3500 se comporte de modo louvável com seu pico de torque já a 1.800 rpm. Além disso, o câmbio permite que a caminhonete rode sem hesitações mesmo rebocando 7.500 kg. Isso é fruto de relações bem espaçadas e de resposta suave do conversor de torque. O controle é tranquilo até mesmo para um motorista casual. Os freios a disco nas quatro rodas trabalham bem, com progressividade no acionamento.

A 3500 Laramie Longhorn tem rodas de 18 polegadas com acabamento diamantado. A grade é filetada e os faróis de LED têm unidades de iluminação divididas. Atrás, lanternas também com luzes de LED, maiores e com desenho em forma de C, valem para todas as opções.

Dentro, central multimídia de 14,5", dez portas USB, dois carregadores de celular por indução, ar digital de duas zonas, bancos dianteiros aquecíveis e ventiláveis com ajustes elétricos de dez vias, pedais com ajustes elétricos e som Harman/Kardon com 16 alto-falantes.

O acabamento de madeira é legítimo, em uma época em que os apliques plásticos se tornaram regra. O mesmo vale para o couro dos bancos. A Mopar disponibiliza mais de 30 acessórios de customização para a caminhonete. No quesito segurança, a gigante traz assistentes de manobras evasivas e de tráfego traseiro cruzado, sensor crepuscular, leitor de placas e controlador de velocidade adaptativo (ACC).

Em resumo, a Ram 3500 2025 está mais robusta do que nunca com o novo conjunto motor/câmbio. Mesmo assim, apesar de toda essa brutalidade, tem um quê de civilidade, devido à cabine luxuosa. Mas só um quê. Afinal de contas, ela ainda é uma verdadeira titã.

3500 LIMITED LONGHORN
R$ 679.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., longitud., 6 cil. em linha, 6.7 24V, injeção direta, turbo, diesel
POTÊNCIA	436 cv a 2.800 rpm
TORQUE	149 kgfm a 1.800 rpm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração 4x4 com reduzida
ZERO A 100 KM/H	Não divulgado
CONSUMO (INMETRO)	Não divulgado
DIREÇÃO	Eletro-hidráulica
SUSPENSÃO	Eixo rígido, molas helicoidais (diant.) e semielípticas (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	275/70 R18
DIMENSÕES	**Compr.:** 6,06 m **Largura:** 2,12 m **Altura:** 2,03 m **Entre-eixos:** 3,79 m
CAÇAMBA	1.280 litros
CAP. DE CARGA	1.599 kg (fabricante)
ÂNGULO DE ENTRADA	23°
ÂNGULO DE SAÍDA	25,9°
TANQUE	117 litros
PESO	3.600 kg

👍 Não falta força nem capacidades, sem abdicar de conforto e espaço interno

👎 Exige CNH do tipo C e, por isso, deve seguir regras de trânsito para caminhões

ines249

POSSO IR ATRÁS?

Auto esporte

ines249

GWM WEY 07 | R$ 429 MIL

SUV HÍBRIDO PLUG-IN É O CARRO MAIS CARO DA GWM NO BRASIL E ACELERA COMO PORSCHE

Vitória Drehmer, de Trancoso (BA)

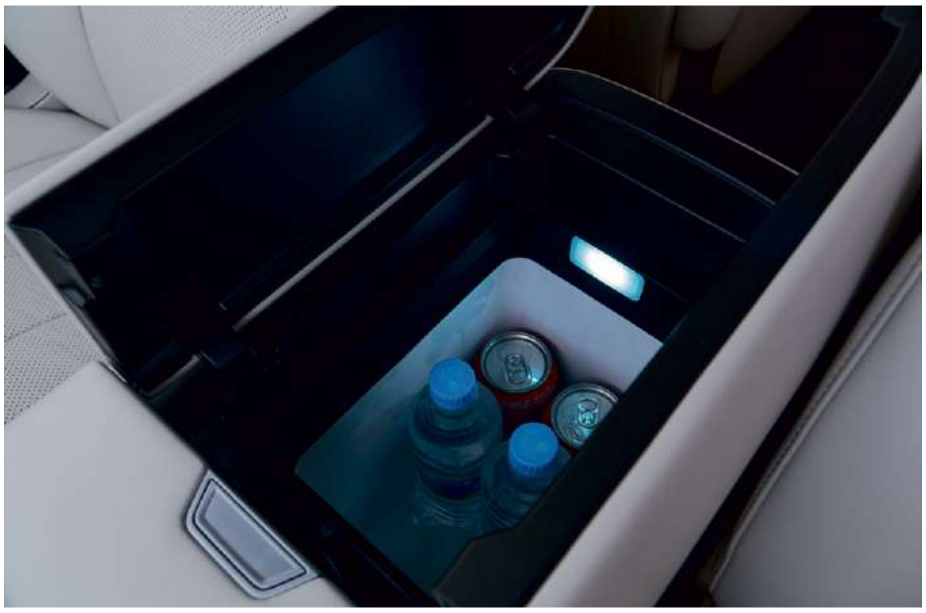
Algumas cidades da Bahia registraram em 24 horas o volume de chuva esperado para todo o mês. Isso começou a acontecer quando o avião em que eu estava pousou em Porto Seguro. Que azar. Para piorar a situação, descobri que ficaria mais de uma hora sentada no banco do passageiro do carro — justamente aquele que eu estava indo testar. Só que rapidamente entendi que aquela era também uma das melhores posições para conhecer o GWM Wey 07.

Já explico. Antes, é importante dizer que o novo SUV híbrido plug-in é responsável pela estreia no Brasil da linha Wey, a subdivisão especializada em carros de luxo da marca chinesa. Por isso, a partir de agora, esse é o carro mais caro da GWM no nosso país: custa R$ 429 mil, o que o coloca como rival de BMW X4 (R$ 458.950) e Volvo XC60 (R$ 459.950).

E ajuda a explicar por que impressiona quando a gente abre as portas traseiras. O Wey 07 comporta seis passageiros com dois bancos em cada uma das três fileiras, e não sete pessoas, como o nome nos induz a pensar. Fato é que os bancos da segunda fila são quase como os da classe executiva de um avião.

ines249

G W M
Auto esporte
WEY 07
PHEV



GWM Wey 07 tem compartimento interno que funciona como um frigobar

A largura de cada poltrona é de 54,5 centímetros, o que proporciona muito conforto. Há ainda ajustes elétricos, aquecimento, ventilação, apoio de pernas, inclinação e até massageador. Quem senta atrás do motorista pode também usar uma mesa retrátil que suporta até 10 kg e fazer as próprias regulagens do ar-condicionado.

O acesso à terceira fileira é feito sem complicações porque há um "corredor" central de 19,2 cm. E nenhum passageiro passa aperto, em função dos 3,05 metros de entre-eixos. Com essa medida, os bancos de trás — mais indicados para crianças — são confortáveis até para adultos de baixa estatura. Os 5,16 m de comprimento também permitem um bom volume de porta-malas: 239 litros com todas as fileiras em uso e impressionantes 1.040 litros com a terceira rebatida.

Enquanto eu olhava a chuva cair pelo teto solar panorâmico gigante e pensava que havia reclamado cedo demais por não ser a motorista da rodada, o condutor me ofereceu água — e entregou uma garrafa geladinha. Só entendi o porquê quando vi que o Wey 07 é equipado com o chamado "Thermal Boz", um compartimento térmico de 7 litros cuja temperatura varia entre -6 °C e 50 °C, ou seja, serve para manter uma comida aquecida ou uma bebida resfriada, a depender da necessidade.

Só não crie a mesma expectativa quanto à parte da frente do carro. Digo isso por um só motivo: o painel do GWM Wey 07 é simples demais para um SUV de luxo. Ok, o acabamento não tem plástico áspero e os materiais predominantes são de couro, mas convenhamos: esse já é o padrão em carros chineses bem mais baratos. Falta um requinte extra.

O painel de instrumentos tem 12,3" e a central

ines249

👍 Desempenho, espaço e conforto para os passageiros

👎 Comandos concentrados na central multimídia e acabamento

multimídia, 14,6", com Apple CarPlay e Android Auto sem fio. A operação de quase todos os comandos é feita por meio da central, exceção para os ajustes de ar-condicionado e retrovisores. Uma boa diferença em relação a outros carros chineses é o impressionante head-up display de 25".

O GWM Wey 07 vem equipado com um sistema híbrido plug-in que combina o conhecido motor 1.5 turbo a gasolina e o câmbio DHT do Haval H6 com dois motores elétricos. Nesse modelo, porém, a caixa tem quatro marchas mecânicas e as demais relações preenchidas pelos motores elétricos. São 517 cv de potência e 83,6 kgfm de torque combinados. Assim, mesmo pesando 2.545 kg, o SUV vai de zero a 100 km/h em excelentes 4,9 segundos oficiais, mesma marca de um Porsche 718 Boxster. A bateria de 42,5 kWh garante autonomia de 128 km só em modo elétrico. Para recarregá-la de 30% a 80% são necessários apenas 26 minutos em carregadores rápidos de até 60 kW.

A suspensão é mais um ponto alto do Wey 07. Mesmo passando por estradas em péssimas condições ao longo de nosso test drive, o SUV transmitiu muito conforto para a cabine. Segundo a GWM, o modelo recebeu uma calibração própria para o asfalto brasileiro. Para fechar com chave de ouro, o Wey 07 tem o pacote de segurança mais avançado da GWM em nosso mercado, com condução semiautônoma de nível 2+. São seis airbags, 17 sensores, cinco câmeras, controle de cruzeiro adaptativo inteligente (ICC), reconhecimento de fadiga e distração do motorista, alerta de ponto cego, assistente de permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência, estacionamento automático e visão panorâmica de 540 graus de ótima qualidade com chassi transparente.

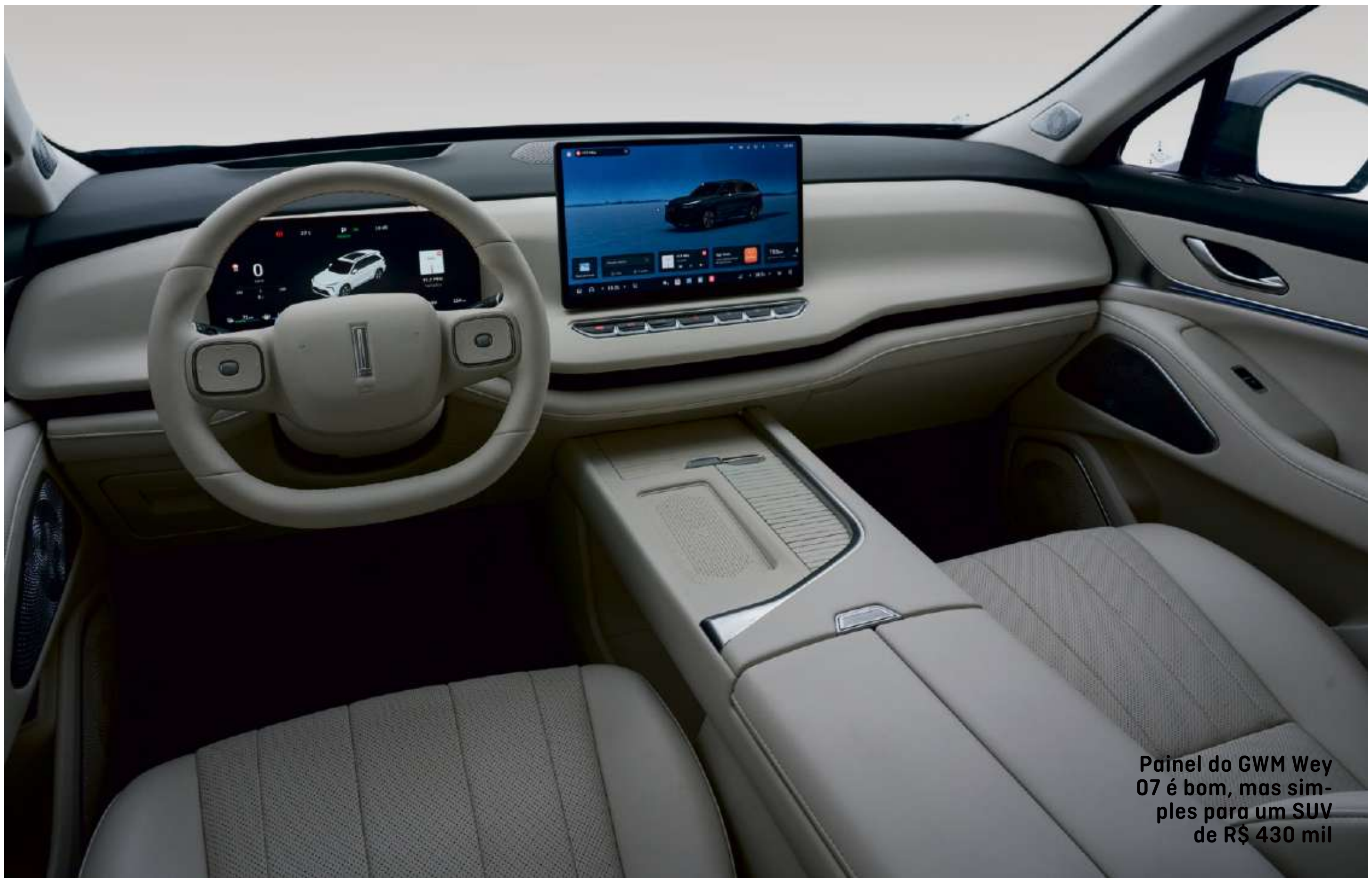
Se chovia quando eu cheguei à Bahia, já nem me lembro mais. Acontece que o GWM Wey 07 conseguiu roubar a cena mesmo em um cenário de praias paradisíacas. Afinal, não é todo dia que a gente testa um carro que impressiona tanto quem está dirigindo, pelo seu excelente desempenho, quanto os passageiros, pelo luxo e conforto. É uma raridade, assim como encontrar um temporal no Nordeste brasileiro. E também um combo perfeito para fazer os rivais tradicionais olharem a previsão do tempo com certa preocupação. ▲

▼

GWM WEY 07
R$ 429 MIL

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, turbo, injeção direta, gasolina + 2 motores elétricos
POTÊNCIA (COMB.)	517 cv
TORQUE (COMB.)	83,6 kgfm
CÂMBIO	Automático, múltiplas marchas, tração integral
ZERO A 100 KM/H	4,9 segundos (fabricante)
BATERIA	42,5 kWh (íons de lítio)
AUTONOMIA	128 km
CARREGAMENTO MÁX.	60 kW (AC) / 6,6 kW (DC)
CONSUMO (INMETRO)	25,9 km/l na cidade 22,8 km/l na estrada
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	265/45 R21
DIMENSÕES	**Compr.:** 5,16 m **Largura:** 1,98 m **Altura:** 1,81 m **Entre-eixos:** 3,05 m
TANQUE	79 litros
PORTA-MALAS	239 litros (6 L) 1.040 litros (4 L)
PESO	2.545 kg

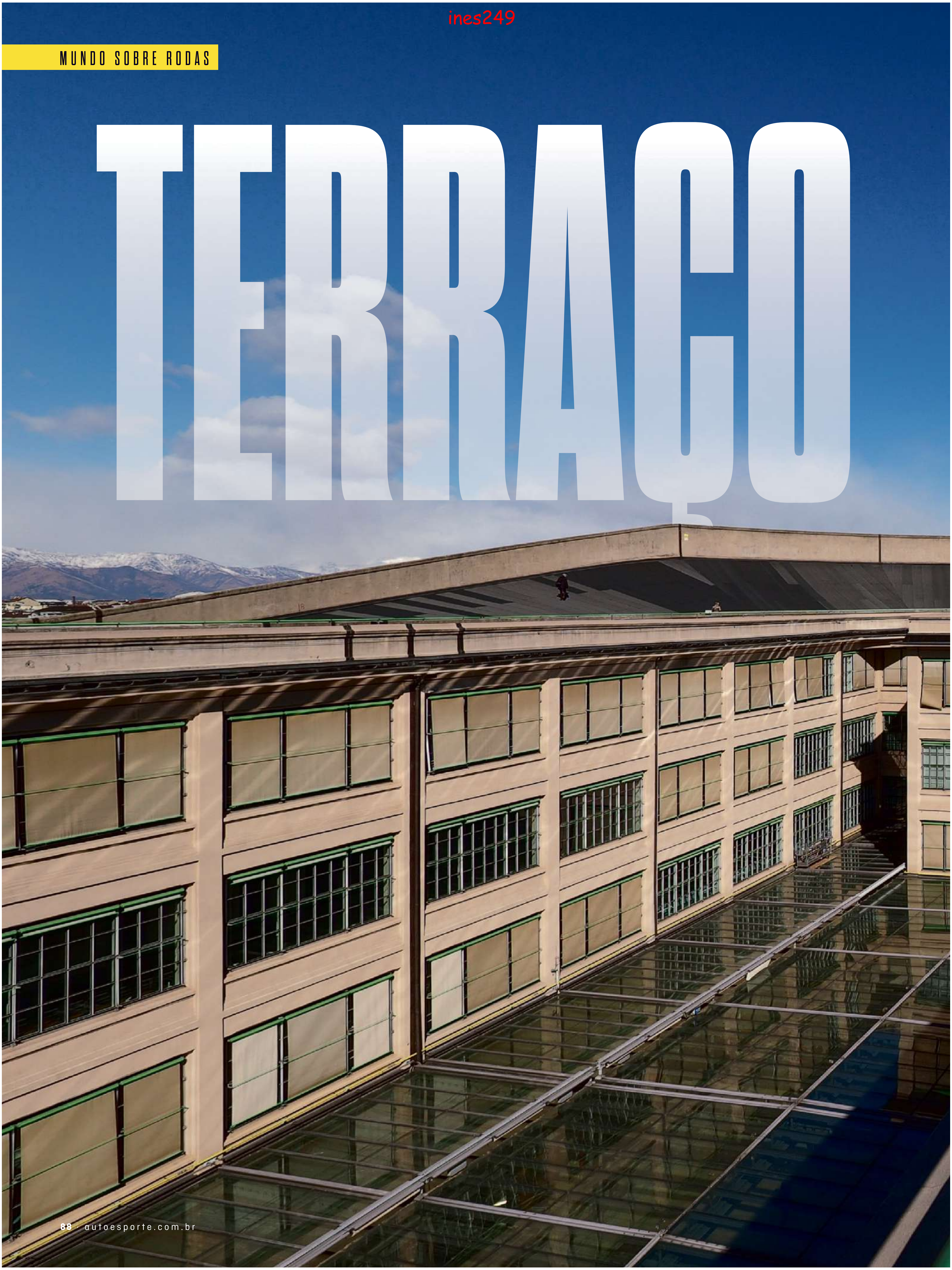


Painel do GWM Wey 07 é bom, mas simples para um SUV de R$ 430 mil

DIVULGAÇÃO

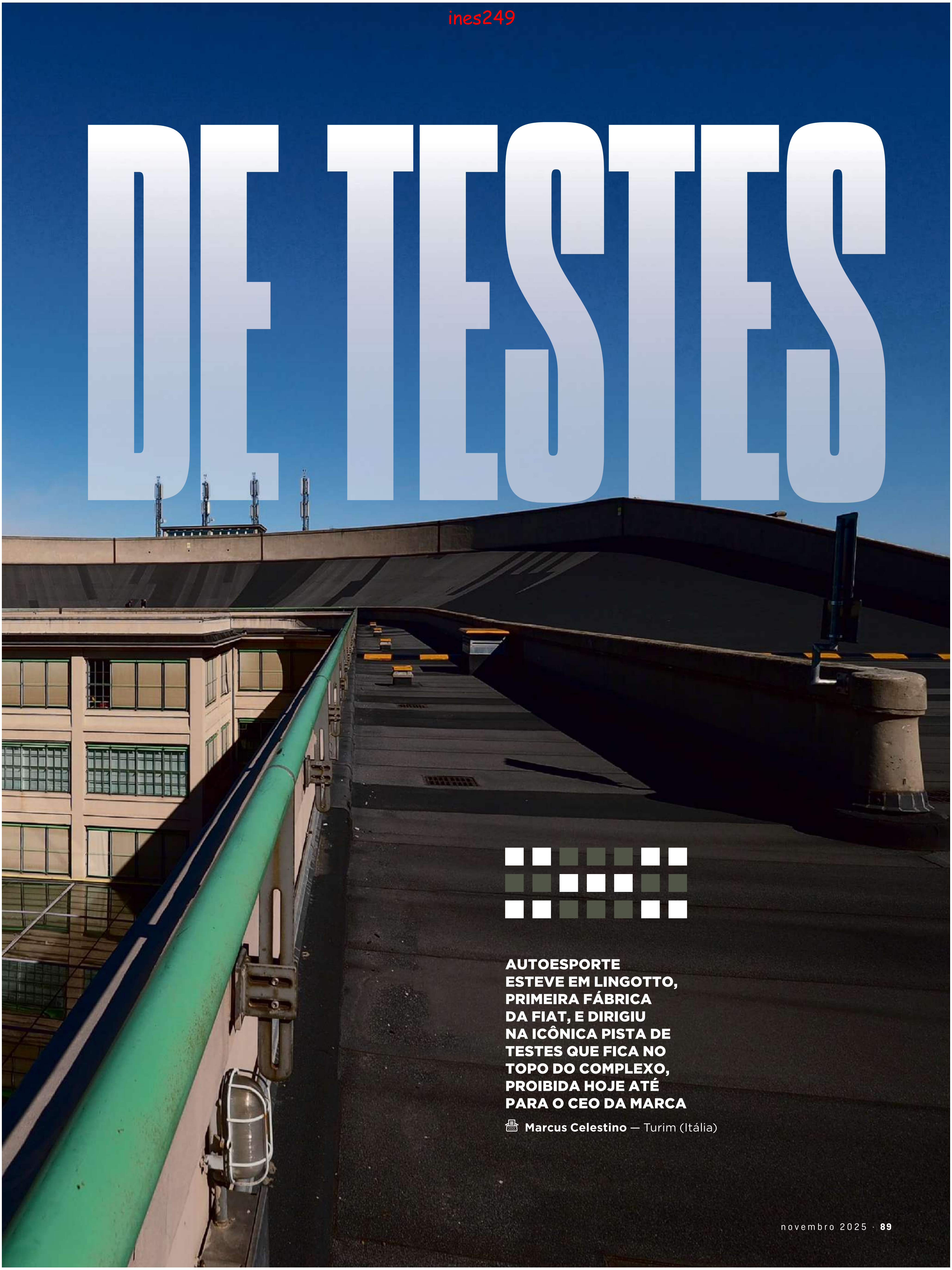
ines249

TERRAÇO



ines249

DE TESTES

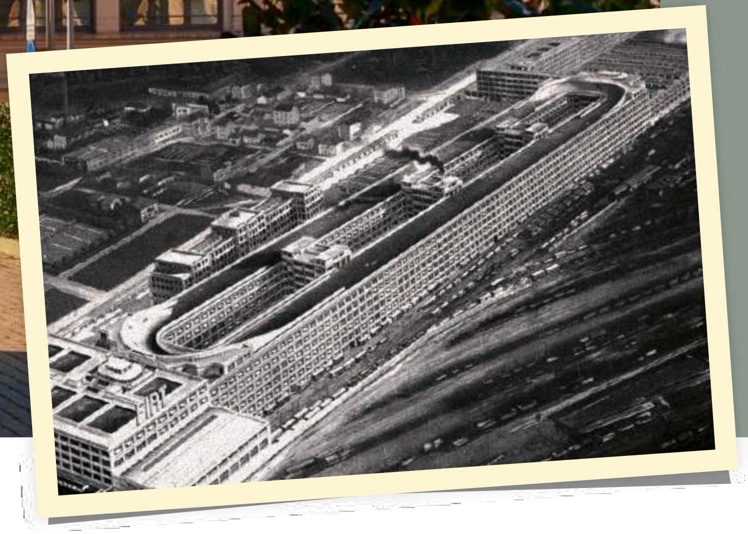


AUTOESPORTE ESTEVE EM LINGOTTO, PRIMEIRA FÁBRICA DA FIAT, E DIRIGIU NA ICÔNICA PISTA DE TESTES QUE FICA NO TOPO DO COMPLEXO, PROIBIDA HOJE ATÉ PARA O CEO DA MARCA

Marcus Celestino — Turim (Itália)

ines249

Lingotto foi fábrica por quase 60 anos e seguia conceito de "fordismo verticalizado"



Lingotto é uma aula de história. Primeira grande fábrica da Fiat, fica na cidade italiana de Turim. Inaugurada em 1923 e fechada em 1982 — o último carro a sair de lá foi o icônico Lancia Delta —, foi transformada com ajuda do arquiteto Renzo Piano e hoje é um complexo com lojas, museu e até mesmo uma unidade do Instituto Politécnico local.

Mas nada disso supera o que há no terraço daquele prédio. Lá, no topo de Lingotto, a quase 30 metros do chão, encontra-se a lendária pista oval de testes da fábrica. Até hoje mantida pelos Agnelli (família principal acionista da Stellantis), tem cerca de 1,5 km de extensão e é notória por suas duas curvas parabólicas inclinadas, a fim de pôr os veículos à prova.

Na época em que a fábrica estava ativa, os veículos seguiam uma linha de produção fordista em um esquema de montagem vertical. Cada etapa era realizada em um dos andares, conectados por rampas em forma de caracol, culminando com o produto final no topo — onde um teste na icônica pista determinava se o veículo estava aprovado (ou não) para comercialização. Quando apto, voltava ao térreo para distribuição.

Desde o fechamento da fábrica, a “Pista 500 de Lingotto” se tornou atração para turistas, que por lá caminham e tiram fotos. Dirigir, só com autorização da Stellantis, atual dona da marca Fiat. **Autoesporte** foi um dos poucos veículos no mundo a ter esse privilégio.

A pista foi desenvolvida por Benedetto Camerano. E, embora seja da Fiat, foi imortalizada por meio da aparição de modelos da Mini em *Um Golpe à Italiana* (*The Italian Job*), filme britânico de ação lançado em 1969 estrelado por Michael Caine. A película, óbvio, se passa em Turim e nela há um vislumbre de Lingotto.

A reportagem teve a honra de guiar por lá um exemplar do Abarth 600e Scorpionissima, versão envenenada do elétrico com motor síncrono de 281 cv de potência e 35,2 kgfm de torque. Unidades do 600 elétrico “mortal”, bem como do 500,

ines249

LANCIA DE DESPEDIDA

Ironicamente, o último modelo produzido em Lingotto não foi um Fiat, mas sim o Lancia Delta de primeira geração, montado no prédio entre os anos de 1979 e 1982

também estavam à disposição do grupo de jornalistas. O tempo, contudo, era curtíssimo.

Por prudência, fomos impedidos de levar o Abarth 600e Scorpionissima, provável postulante ao mercado brasileiro, ao seu limite. Isso porque a Fiat impôs um limite de velocidade de 20 km/h para rodar na pista — o que é muito justo, já que, mesmo íntegro, o centenário asfalto não é mais o mesmo que suportava ataques de até 90 km/h. Ou seja, todo cuidado era, de fato, pouco.

Portanto, este texto pede que você pare, contemple e imagine com calma o que permeia o local. Hoje, o terraço de Lingotto é um dos maiores jardins suspensos da Europa, com mais de 40 mil plantas. Além disso, ali fica, em área fechada e suspensa, a Pinacoteca Agnelli. Giovanni e Marella Agnelli doaram 25 obras ao acervo fixo, formado pelo impressionismo de Pier-

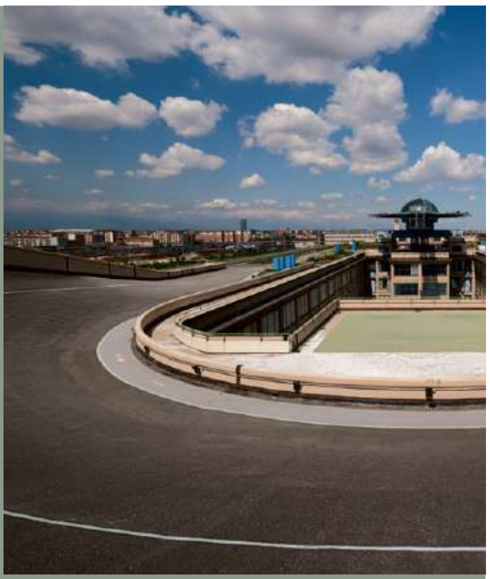
IVREA
ROCK
600

A pista de testes fica a quase 30 metros do chão

GETTY IMAGES E DIVULGAÇÃO

ines249

Casa 500, ao fundo, abriga um museu com a história de Lingotto e a Pinacoteca Agnelli; pista é também um dos maiores jardins suspensos da Europa



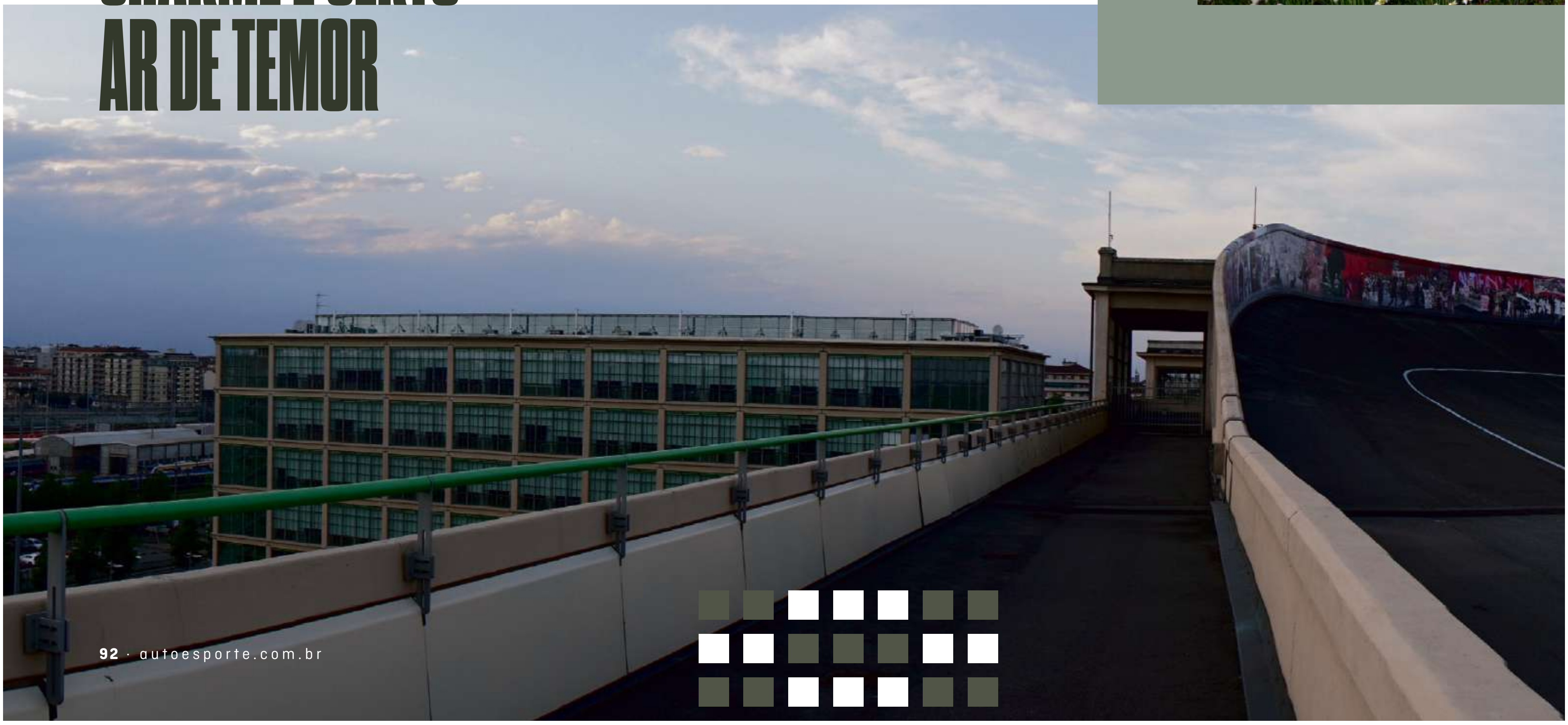
re-Auguste Renoir, pelo cubismo de Pablo Picasso e Gino Severini e, claro, pela arte modernista de Henri Matisse — um favorito da família.

Assim, a pista acaba se transformando, de certo modo, em uma instalação artística. Há obras ao redor e o verde que a permeia é encantador. Cenário muito mais plácido que o enfrentado, certamente, pelos pilotos de teste da Fiat ao volante de unidades do 124 e do Topolino, o "primeiro 500", décadas atrás.

Até mesmo porque uma das pistas mais exclusivas do mundo é também deveras desafiadora. Estreita, não tem retas propriamente ditas. O condutor sempre tem de dar uma corrigida ou outra no volante para manter o carro no prumo.

As parabólicas são um show particular. Não pudemos testar a parte de fora das curvas, mais elevadas (a Fiat não soube dizer qual é o ângulo de inclinação). No entanto, mesmo por dentro (e a uma velocidade de trânsito pesado em centro urbano), foi possível sentir as trepidações advindas do asfalto. Uma delícia.

PARABÓLICAS DÃO CHARME E CERTO AR DE TEMOR



ines249

Por que uma pista no terraço?
Se você continua a se perguntar o motivo de a Fiat criar uma pista de testes no terraço de uma fábrica, ideia que, nos tempos de hoje, parece um tanto estapafúrdia, a explicação é simples. Lingotto foi construída assim por mera esperteza e engenhosidade. Com o objetivo de otimizar espaço, os Agnelli construíram uma linha de produção em série inspirada na que Henry Ford criou em Detroit. Só que, sem a mesma área de terreno disponível, a solução foi dividir a linha em andares. Cinco, mais precisamente. Desse modo, a fabricante era capaz de validar seus carros na última etapa da subida e, depois, descer com os veículos prontinhos para os consumidores. Evidentemente, tal sistema criou um gargalo que levou a Fiat a construir uma fábrica bem maior em Mirafiori (também na região de Turim).

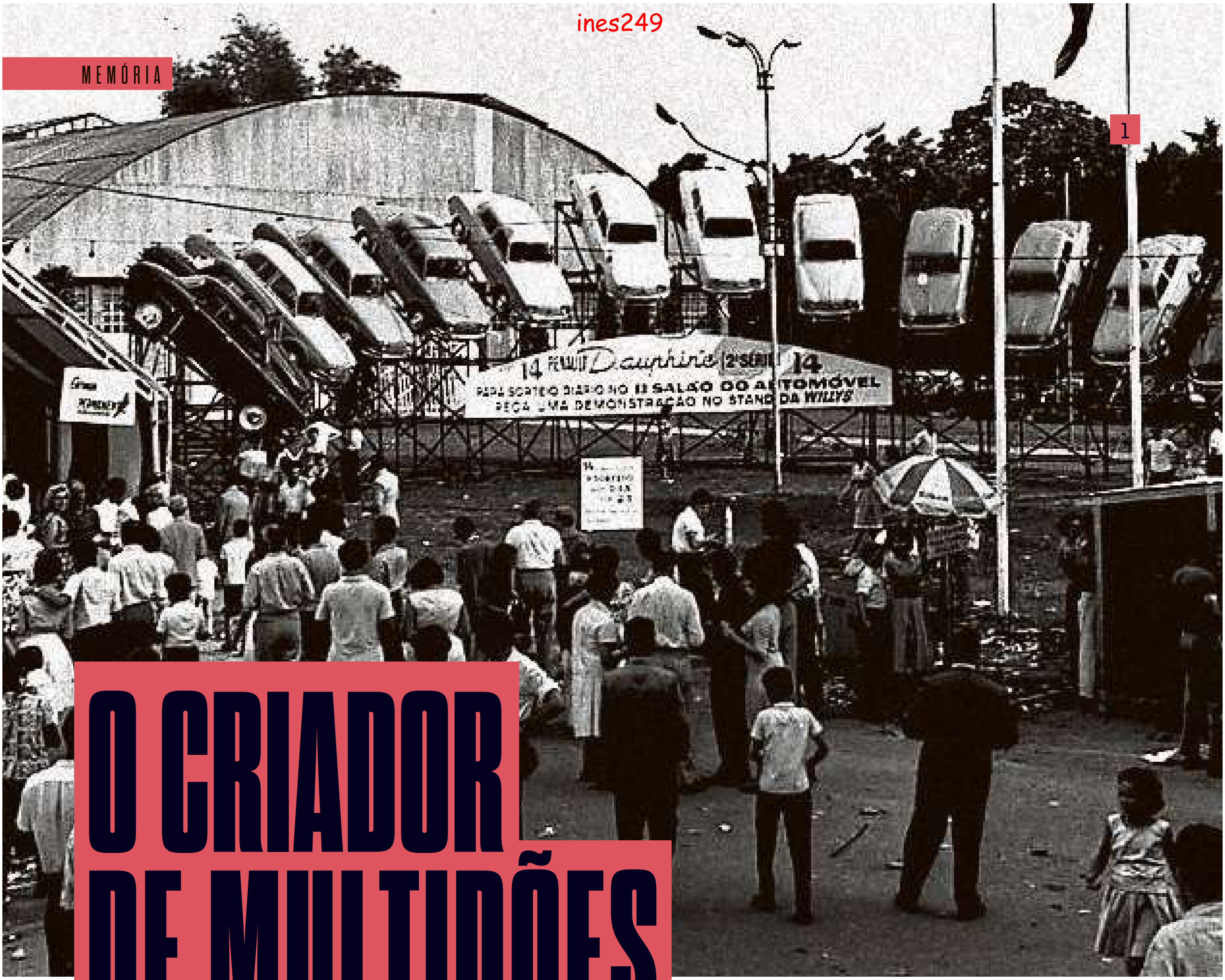
Mesmo assim, Lingotto perdurou até 1982. Vale dizer ainda que, durante o regime fascista, a classe operária de Turim praticou uma oposição silenciosa que estourou em greve no ano de 1943. As paralisações tiveram início em Mirafiori, mas trabalhadores de Lingotto aderiram ao movimento de resistência, que logo reverberou para boa parte da sociedade civil. Tanto que, nos murais da pista, há referências ao antifascismo. Justamente por isso, tenho de finalizar este texto do mesmo jeito que o encetei: Lingotto é uma aula de história. Aula esta que fica aberta ao público todas as semanas, de terça-feira a domingo. Um programa absolutamente imperdível para qualquer fã de automóveis e de cultura em geral.

12:30
Navigation
No Guidance
Tap to Navigate

LINGOTTO NO GRANDE PANDA

Ah! E ainda existe outra curiosidade muito bacana acerca do espaço. As janelas de Lingotto inspiraram o conjunto óptico dianteiro do Fiat Grande Panda, que terá sua versão brasileira lançada em 2026. Além disso, no painel do compacto há um easter egg da lendária pista oval, com direito ao desenho de um carrinho sendo posto à prova.

ines249


1
14 RENAULT Dauphine (2ª SÉRIE) 14
PARA SORTEIO DIÁRIO NO II SALÃO DO AUTOMÓVEL
PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO NO STAND DA WILLYS

O CRIADOR DE MULTIDÕES

COMO O SALÃO DO AUTOMÓVEL CONQUISTOU O CORAÇÃO DO BRASILEIRO AO LONGO DOS ANOS

Marcos Rozen

Quem gosta de carro indubitavelmente tem pelo menos uma boa lembrança do Salão do Automóvel. A feira é um fenômeno por conseguir sempre estar associada a uma recordação positiva, mesmo quando uma série de fatores negativos orbita o ambiente do evento.

Afinal, quem nunca passou perrengue no trânsito para chegar ou sair do Salão? E para estacionar, então? E aquele calor insuportável? E a frustração de não conseguir tirar uma foto daquele carro especial, sempre cercado por centenas de pessoas? E a dificuldade para comer, beber água, ir ao banheiro ou apenas achar um lugar para se sentar? Nada disso abala nossas lembranças, especialmente as de infância e adolescência.

Isso acontece porque, talvez até inconscientemente, já íamos ao Salão esperando encontrar uma massa gigantesca de pessoas. Então, acabamos abstraindo isso e focando nossas recordações não no que já sabíamos que haveria, a multidão e os perrengues, e sim naquilo que efetivamente nos gerava ansiedade e expectativa: os carros que seriam ali mostrados.

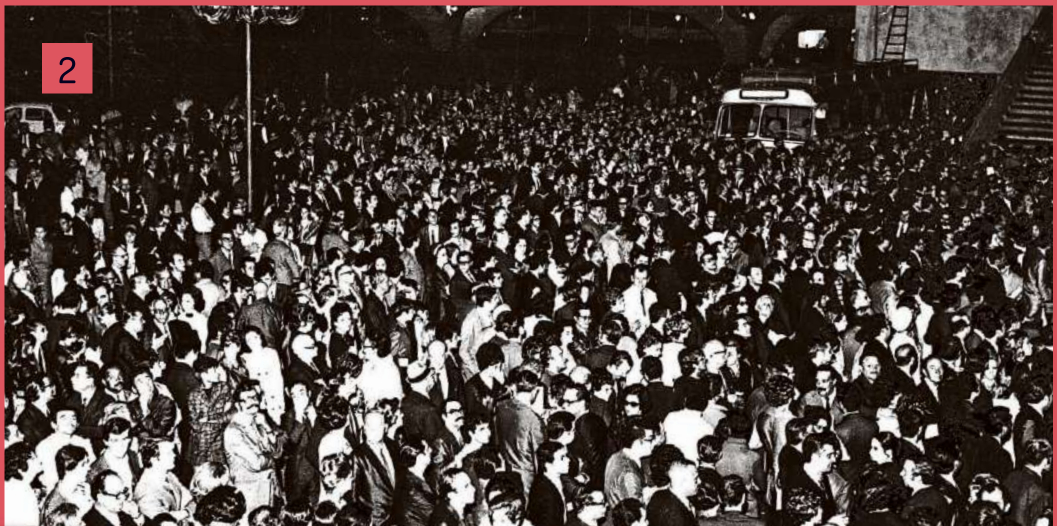
Mas como será que o Salão do Automóvel se tornou um evento de tamanho sucesso de público? Afinal, outras diversas mostras automotivas já ocorreram e, mesmo que também tenham feito algum sucesso quando realizadas, nem de longe têm ou tiveram a aura do Salão.

A primeira razão está no nome, que é muito forte e representativo. E a segunda está em uma estratégia muito bem pensada quando a feira viveu suas primeiras edições. Para atrair o público, ainda que o tema carro já seja interessante o suficiente para o brasileiro, os organizadores tiveram uma ótima ideia: sortear carros entre os visitantes.

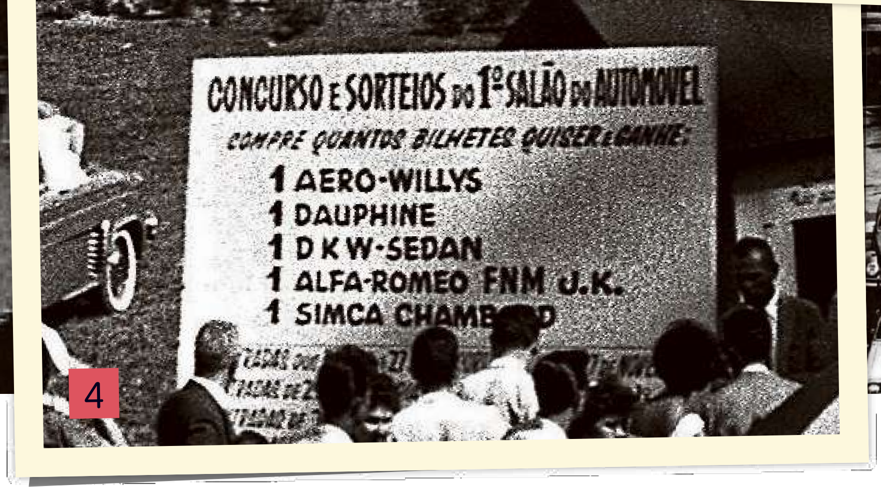
No primeiro Salão do Automóvel, realizado no Parque do Ibirapuera, em São Paulo, em 1960, quem comprava um ingresso concorria a cinco carros zero-quilômetro: um Renault Dauphine, uma DKW Vemaguete, um Aero Willys, um Alfa Romeo FNM JK e um Simca Chambord. Pa-

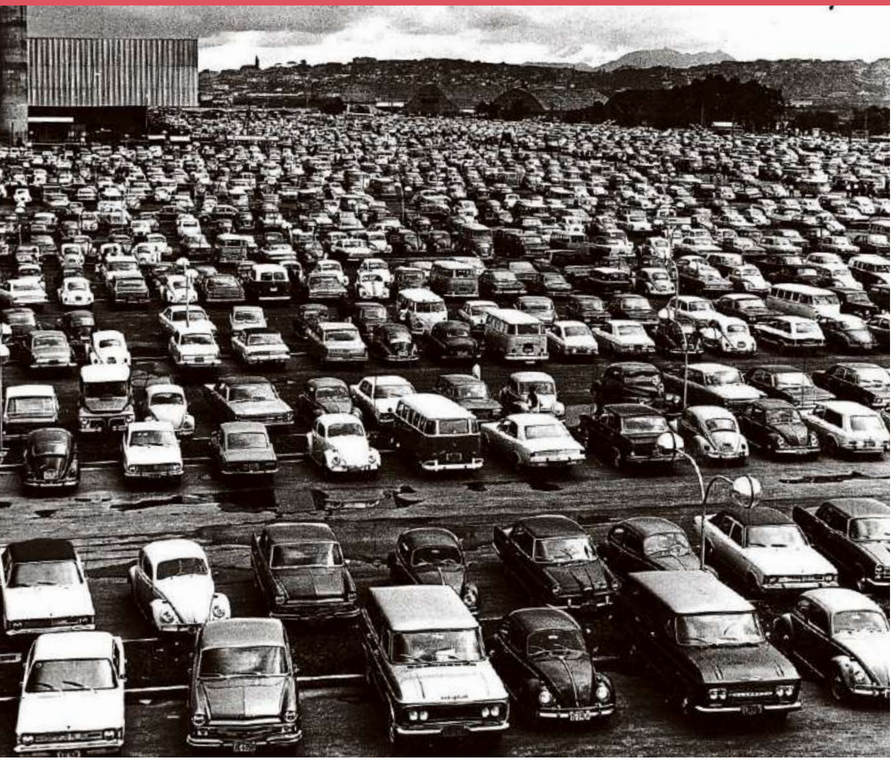
ACERVO MIAU

ines249



V
Salão do Automóvel
3


CONCURSO E SORTEIOS do 1º SALÃO do AUTOMÓVEL
COMPRE QUANTOS BILHETES QUISER E GANHE:
1 AERO-WILLYS
1 DAUPHINE
1 DKW-SEDAN
1 ALFA-ROMEO FNM J.K.
1 SIMCA CHAMB
4



1 No segundo Salão, em 1961, foram sorteados 14 carros, um por dia

2 Em 1970, "multidão VIP" aguarda a entrada para a noite de estreia

3 No quinto Salão, em 1966, a fama do evento já estava consolidada

4 Primeiro Salão do Automóvel, no Ibirapuera, teve cinco carros sorteados

5 Mesmo o enorme estacionamento do antigo Anhembi era insuficiente

ra atiçar ainda mais o público, esses carros ficaram expostos em um gramado bem ao lado da bilheteria. Foi, é claro, um sucesso. E então, desde a primeira edição, já se instaurou um caos no estacionamento — que, para piorar, era no próprio parque, em meio às árvores.

Na segunda edição, de 1961, a mesma estratégia foi usada, mas com ainda mais peso: 14 carros sorteados (todos Renault Dauphine), um para cada dia do evento. Os veículos ficaram expostos em uma estrutura metálica enorme, bem na entrada. O mais curioso é que cada um era sorteado diariamente, dentro do Salão, pasmem, às 23 horas — ou seja, ninguém ia embora antes disso.

Assim, já na terceira edição, em 1962, a fama do Salão estava consolidada. Mesmo sem sorteio de carros a partir de então, os registros de época encontrados no acervo do Museu da Imprensa Automotiva (Miau) mostram uma multidão impressionante tentando entrar na mostra.

O espaço disponível no Ibirapuera ficou pequeno demais e, em 1970, o Salão inaugurou um lugar de exposições muito maior em São Paulo, o Anhembi. Todo mundo achou que a questão do estacionamento estaria finalmente resolvida, só que o novo local atraiu ainda mais público, de modo que nem mesmo as milhares de vagas disponíveis ali foram suficientes.

Outro problema corriqueiro, que se arrastaria por muitas e muitas edições, era a compra dos ingressos, que só podia ser feita na hora. Formava-se, então, uma fila quilométrica para adquirir o bilhete e depois enfrentava-se um verdadeiro formigueiro humano para entrar, pois também os sistemas de catraca e controle não eram automatizados, o que tornava tudo mais lento e difícil.

Bem, avançamos para 2025 e o Salão do Automóvel, depois de sete anos na UTI, volta a ser realizado. Coincidentemente, ocorrerá outra vez no Anhembi, agora totalmente renovado. Passaremos perrengue? Com certeza. Guardaremos boas lembranças? Certamente que sim. Afinal, quem gosta de carro, gosta — automaticamente — de Salão do Automóvel... ⚠

MARCOS ROZEN
é fundador do
Museu da Imprensa
Automotiva – Miau

ines249

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de setembro

			SETEMBRO 2025	AGOSTO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL
1		FIAT STRADA	13.876	11.833	101.298	17,3%
2		VOLKSWAGEN POLO	10.647	12.908	93.707	-17,5%
3		FIAT ARGO	9.484	10.097	74.011	-6,1%
4		HYUNDAI HB20	8.796	7.590	58.775	15,9%
5		VOLKSWAGEN SAVEIRO	8.154	5.358	48.355	52,2%
6		VOLKSWAGEN TERA	7.610	4.157	17.760	83,1%
7		TOYOTA COROLLA CROSS	7.282	7.737	51.973	-5,9%
8		CHEVROLET ONIX	7.039	5.815	54.931	21,1%
9		NISSAN KICKS	6.319	4.740	40.588	33,2%
10		HYUNDAI CRETA	5.953	6.649	51.632	-10,5%
11		CHEVROLET TRACKER	5.657	4.942	44.809	14,5%
12		RENAULT KWID	5.380	4.868	40.569	10,5%
13		FIAT FASTBACK	5.344	5.040	41.748	6%
14		JEEP COMPASS	5.291	4.717	42.471	12,2%
15		FIAT TORO	5.174	3.181	35.672	62,7%
16		CHEVROLET ONIX PLUS	5.169	4.632	34.468	11,6%
17		HONDA HR-V	5.041	4.028	45.153	25,2%
18		FIAT MOBI	4.741	7.045	53.115	-32,7%
19		VOLKSWAGEN T-CROSS	4.736	7.702	65.987	-38,5%
20		JEEP RENEGADE	4.547	3.228	32.151	40,9%

*ACUMULADO ATÉ SETEMBRO/2025

VENDA EM ALTA E NOVAS LIDERANÇAS

O mercado automotivo brasileiro emplacou 231.370 veículos novos em setembro de 2025. Assim, há crescimento de 7,9% em relação a agosto (214.472). O acumulado ultrapassa 1,8 milhão de emplacamentos, 3,26% a mais em relação ao mesmo período em 2024. Os dados são da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). No ranking, a Fiat Strada emplacou 13.876 exemplares e abriu vantagem contra o Volkswagen Polo (10.647); o Fiat Argo manteve a terceira posição (9.484). No ano, a picape compacta segue na frente: são 101.298 licenciamentos contra 93.707 do segundo colocado. No popular segmento dos SUVs, o Volkswagen Tera assume o posto de mais vendido (7.610), seguido por Toyota Corolla Cross (7.282) e Nissan Kicks (6.319), deixando o Volkswagen T-Cross, até então líder da categoria, na oitava posição (4.736).

TODOS ATRÁS DA FIAT

A Fiat segue na liderança entre as fabricantes, com 47.246 carros vendidos em setembro. No acumulado do ano, são 384,6 mil emplacamentos. A Volkswagen vem na sequência (39.686) e tem grande vantagem sobre a Chevrolet (25.706). Hyundai e Toyota ocupam o quarto e quinto lugares. Jeep, Nissan e Citroën subiram uma posição, já a Ram voltou ao ranking como a última colocada.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês de setembro por marca

		SETEMBRO 2025	AGOSTO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL	PARTICIPAÇÃO NO MÊS
1	**FIAT**	47.246	45.373	384.628	4,1%	20,4%
2	**VOLKSWAGEN**	39.686	39.230	305.907	1,2%	17,2%
3	**CHEVROLET**	25.706	21.964	191.949	17%	11,1%
4	**HYUNDAI**	19.004	16.929	138.815	12,3%	8,2%
5	**TOYOTA**	16.108	15.625	138.028	3,1%	7%
6	**RENAULT**	11.565	10.798	92.966	7,1%	5%
7	**JEEP**	11.540	9.043	86.097	27,6%	5%
8	**BYD**	10.024	9.815	77.198	2,1%	4,3%
9	**HONDA**	7.982	7.473	73.570	6,8%	3,5%
10	**NISSAN**	7.721	6.039	56.690	27,9%	3,3%
11	**CAOA CHERY**	7.366	6.750	49.093	9,1%	3,2%
12	**FORD**	5.391	5.141	38.762	4,9%	2,3%
13	**GWM**	4.045	3.924	27.159	3,1%	1,8%
14	**CITROËN**	2.623	2.432	28.069	7,9%	1,1%
15	**RAM**	2.496	2.101	20.447	18,8%	1,1%

ines249

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês de setembro de 2025

Hatches

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
1	**Volkswagen Polo**	10.647	12.908	93.707	-17,5%
2	**Fiat Argo**	9.484	10.097	74.011	-6,1%
3	**Hyundai HB20**	8.796	7.590	58.775	15,9%
4	**Chevrolet Onix**	7.039	5.815	54.931	21,1%
⑤	**Renault Kwid**	5.439	5.025	40.569	8,2%

Apesar da variação negativa, Polo segue líder. HB20 sobe nas vendas e vai para a terceira posição. Com mais de 5 mil emplacamentos, Kwid volta ao ranking.

Híbridos*

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
1	**GWM Haval H6**	2.633	2.807	19.142	-6,2%
②	**Toyota Corolla Cross**	2.398	1.952	9.315	22,9%
3	**BYD Song Plus**	1.924	1.637	11.763	17,5%
4	**BYD Song Pro**	1.320	1.373	15.150	-3,9%
5	**BYD King**	999	1.086	9.306	-8%

Corolla Cross e Song Plus crescem em vendas, e o SUV da Toyota se torna vice-líder. Haval H6 tem queda e diminui sua vantagem.

Elétricos

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
1	**BYD Dolphin Mini**	3.392	3.300	22.924	2,8%
2	**BYD Dolphin**	1.454	1.311	10.357	10,9%
③	**GWM Ora 03**	429	320	2.309	34,1%
4	**BYD Yuan Pro**	418	650	3.639	-35,7%
5	**Chevrolet Spark**	357	254	611	40,6%

Spark mal chegou às lojas e já é um dos mais vendidos. Ora 03 tem alta e alcança o terceiro lugar; Yuan Pro registra queda.

Sedãs compactos

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
①	**Chevrolet Onix Plus**	5.169	4.632	34.468	11,6%
2	**Hyundai HB20S**	3.883	2.251	23.703	72,5%
3	**Volkswagen Virtus**	2.973	3.646	27.654	-18,5%
4	**Fiat Cronos**	1.606	1.395	19.446	15,1%
5	**Honda City Sedan**	1.453	1.848	13.228	-21,4%

Virtus e City são os únicos com variação negativa no ranking. Onix Plus assume a liderança e HB20 registra alta considerável nas vendas.

Sedãs médios e premium

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
①	**Toyota Corolla**	3.121	2.890	27.577	8%
2	**BYD King**	1.001	1.086	9.301	-7,8%
3	**BMW Série 3**	383	414	3.281	-7,5%
4	**Nissan Sentra**	310	399	3.625	-22,3%
5	**Audi A5**	281	115	516	144,4%

Novamente, Corolla vende mais que todos os rivais somados. Sucesso no segmento de luxo, A5 incrementa vendas em 144,4% e é o quinto colocado.

SUVs e crossovers compactos

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
①	**Volkswagen Tera**	7.610	4.156	17.760	83,1%
2	**Nissan Kicks**	6.319	4.740	40.588	33,3%
3	**Hyundai Creta**	5.953	6.648	51.632	-10,5%
4	**Chevrolet Tracker**	5.657	4.942	44.809	14,5%
5	**Fiat Fastback**	5.344	5.039	41.748	6,1%

Tera cresce 83% e se torna líder da categoria, seguido por Kicks e Creta. T-Cross não aparece no ranking do mês.

SUVs médios grandes e premium

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
1	**Toyota Corolla Cross**	7.282	7.737	51.973	-5,9%
2	**Jeep Compass**	5.291	4.717	42.471	12,2%
3	**Caoa Chery Tiggo 7**	3.742	3.541	25.187	5,7%
4	**GWM Haval H6**	2.633	2.807	19.142	-6,2%
⑤	**Caoa Chery Tiggo 8**	2.137	1.916	12.960	11,5%

Apesar da variação negativa, Corolla Cross lidera com folga contra os rivais. Haval H6 também registrou queda nas vendas.

Picapes compactas e intermediárias

		Set.	Ago.	2025	Variação mensal
1	**Fiat Strada**	13.876	11.833	101.298	17,3%
2	**Volkswagen Saveiro**	8.154	5.358	48.354	52,2%
③	**Fiat Toro**	5.174	3.181	35.672	62,7%
4	**Ram Rampage**	2.253	1.951	17.605	15,5%
5	**Chevrolet Montana**	2.182	1.656	15.619	31,8%

Diferentemente da performance de agosto, todos os modelos fecham o mês no positivo. Toro teve o maior crescimento, de 62,7%.

Picapes médias e grandes

		Ago.	Jul.	2025	Variação mensal
①	**Toyota Hilux**	4.066	3.570	36.155	13,9%
2	**Ford Ranger**	3.114	2.628	24.816	18,5%
3	**Chevrolet S10**	2.793	2.340	21.559	19,4%
4	**Mitsubishi Triton**	1.160	1.108	8.141	4,7%
5	**Nissan Frontier**	386	220	4.785	75,5%

Hilux segue na primeira posição com boa vantagem em relação às concorrentes. Frontier desbanca Titano do ranking com alta de 75,5% nas vendas.

---

* *São considerados híbridos neste levantamento apenas modelos do tipo HEV e PHEV*

ines249

COTIDIANO

AUTOESPORTE PELO MUNDO

Em outubro, nossa equipe esteve na Itália para conhecer o Fiat Grande Panda e a lendária fábrica de Lingotto; na Dinamarca, para ver de perto toda a tecnologia do novo Mercedes CLA; e ainda visitou a moderna instalação da GAC na China

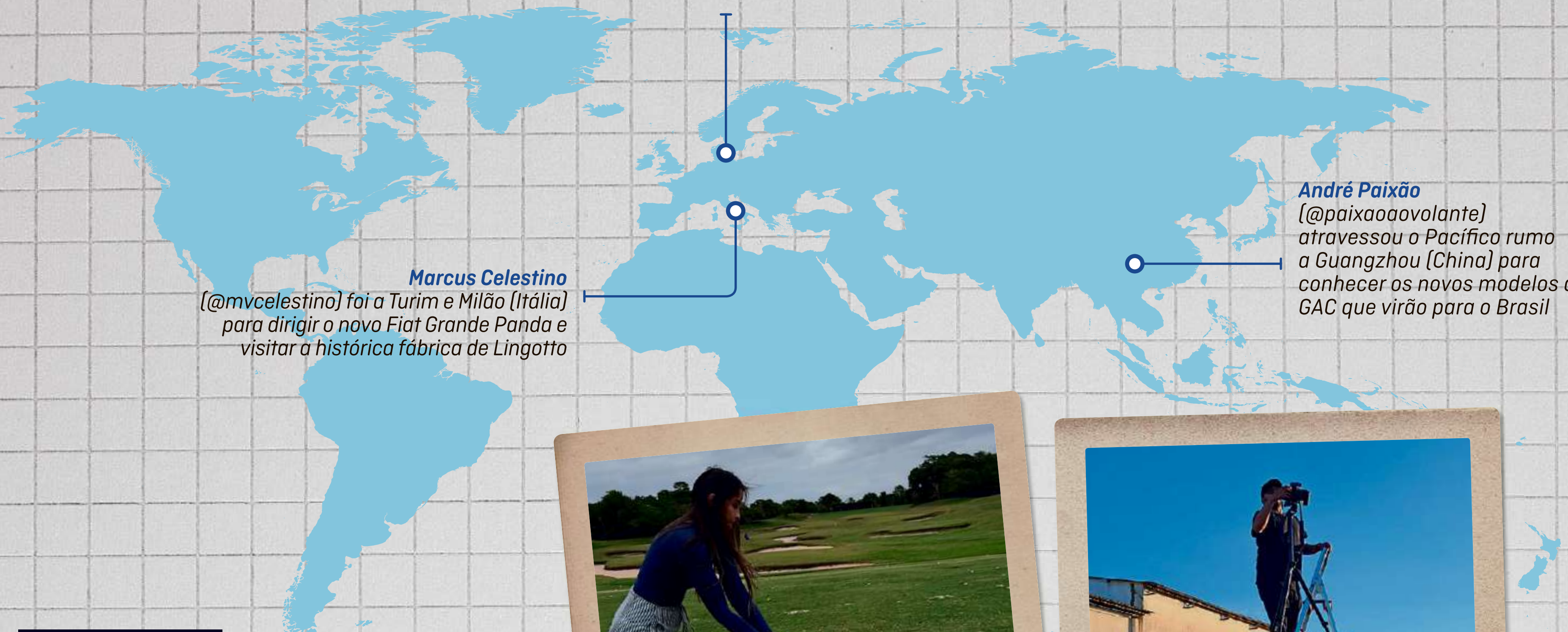
@ perfil pessoal no Instagram para você conhecer melhor o time AE

32.425 KM

percorridos pela equipe no mês em viagens e testes

24 carros

foram testados para a produção de conteúdo para o site e a revista



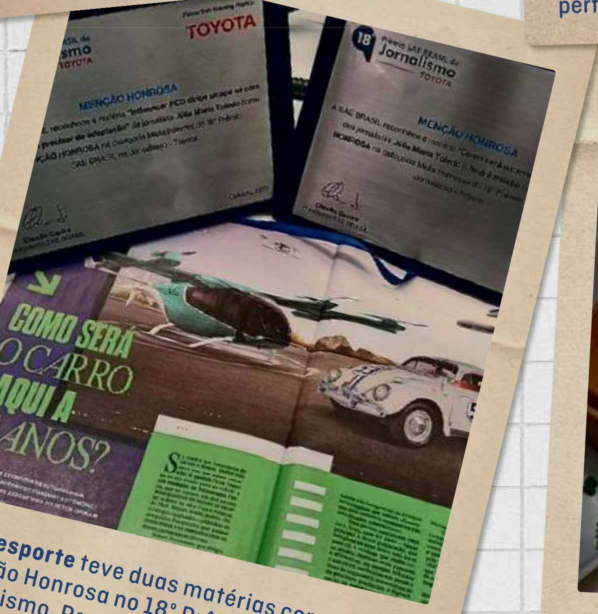
Joaquim Oliveira *viajou para Copenhague (Dinamarca), onde acelerou o novo Mercedes-Benz CLA*

Marcus Celestino *(@mvcelestino) foi a Turim e Milão (Itália) para dirigir o novo Fiat Grande Panda e visitar a histórica fábrica de Lingotto*

André Paixão *(@paixaoaovolante) atravessou o Pacífico rumo a Guangzhou (China) para conhecer os novos modelos da GAC que virão para o Brasil*

Luz, câmera, concentração! Durante o evento do GWM Wey 07, a repórter Vitória Drehmer fez uma pausinha na programação para mostrar suas habilidades no golfe. Silêncio! Parece que ela está concentrada para acertar a tacada...

Bastidores da gambiarra perfeita! Pablo Gonzalez, designer de **Autoesporte**, deu o "jeitinho brasileiro" na hora de fazer as fotos da capa desta edição. Afinal, pelo ângulo perfeito vale tudo!


TOYOTA
MENÇÃO HONROSA
18º Prêmio SAE Brasil de Jornalismo
COMO SERÁ O CARRO DAQUI A 50 ANOS?

Autoesporte teve duas matérias com Menção Honrosa no 18º Prêmio SAE Brasil de Jornalismo. Parabéns à analista de mídias sociais, Júlia Maria Toledo, e ao editor-chefe, André Paixão, pela conquista!

Na viagem à China, o editor-chefe de **AE**, André Paixão, se deliciou com a culinária cantonesa. Na foto, bolinho de camarão com siri e guioza de vegetais com porco. Ao fundo, sagu de manga e sopa de costela. Cardápio aprovado?

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

"Minha amiga faz e eu vendo, porque eu tenho o networking",

disparou a estagiária Gabriely Rodrigues (@gabirosant) ao explicar à equipe seu novo empreendimento de vender cookies para os colegas de faculdade e redação.

ines249

DIRETO DE BELÉM

UM SÓ PLANETA

O Brasil estará no centro das atenções em 2025. O país irá **sediar a COP30**, o principal evento da ONU sobre a crise climática.

Para você ficar por dentro dos preparativos e acompanhar iniciativas que contribuem para o desenvolvimento sustentável da região Norte, **criamos a coluna Direto de Belém**.

Acesse o Um Só Planeta e não perca nenhum conteúdo.

Leia aqui

PATROCÍNIO — GERDAU O futuro se molda

APOIO — Marfrig — brf

PARCERIA — O MUNDO que queremos — ONU programa para o meio ambiente 50

REALIZAÇÃO — EDITORA GLOBO — EDIÇÕES | GLOBO CONDÉ NAST — SGR — 100 ANOS DE GLOBO

ines249

CHEGOU O **NOVO JEEP**

COMMANDER

NOVO
DESIGN

DIANTEIRO
E TRASEIRO

ESPAÇO
PARA ATÉ
7 PESSOAS

ASSISTENTE
DE DIREÇÃO
SEMIAUTÔNOMA

MOTOR
TURBO DE
272 CV

CONHEÇA
CADA DETALHE.

5 ANOS DE
GARANTIA

JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil

Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Jeep®